

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 4<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

COMPTE RENDU INTEGRAL — 41<sup>e</sup> SEANCE

3<sup>e</sup> Séance du Mercredi 6 Novembre 1968.

#### SOMMAIRE

1. — Constitution d'une commission spéciale (p. 4013).
2. — Fixation de l'ordre du jour (p. 4013).  
Ordre du jour complémentaire. — Adoption.
3. — Loi de finances pour 1969 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4014).

#### Affaires sociales (suite).

MM. le président, Berthelot, Paul Duraffour, Gerbaud, Rivierez, Feit, Schumann, ministre d'Etat chargé des affaires sociales; Bonhomme, Saint-Paul, Sallé, Beraud, Bayou, Chaumont, Poncelet, La Combe, Jacson.

Mlle Dienesch, secrétaire d'Etat aux affaires sociales; MM. Dumas, secrétaire d'Etat aux affaires sociales; le ministre d'Etat chargé des affaires sociales.

#### Etat B.

Titre III. — Adoption des crédits.

Titre IV. — Adoption des crédits.

#### Etat C.

Titre V. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

#### Titre VI:

M. Bayou.

Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

#### Transports (suite). — II. — Aviation civile.

MM. le président, Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Paul Callisud, Dardé, Valleix, Pleven, Cermolacce, Lehn, Douzans, Hébert, Chamant, ministre des transports; Sanguinetti.

M. le ministre des transports.

#### Etat B.

Titre III. — Adoption des crédits.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

#### Etat C.

Titre V. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Titre VI. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

4. — Ordre du jour (p. 4054).

#### PRESIDENCE DE M. MARCEL MASSOT,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### CONSTITUTION D'UNE COMMISSION SPECIALE

M. le président. J'informe l'Assemblée que les candidatures présentées par les groupes pour la commission spéciale chargée d'examiner la proposition de résolution tendant à modifier et à compléter le règlement de l'Assemblée nationale ont été affichées.

Elles seront considérées comme ratifiées si aucune opposition aignée de trente députés au moins n'est déposée à la présidence dans le délai d'un jour franc suivant cet affichage.

— 2 —

#### FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances pour la commission spéciale chargée d'examiner la proposition de résolution tendant à modifier et à compléter le règlement de l'Assemblée nationale ont été affichées.

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969.

Ce soir:

Affaires sociales (suite);

Aviation civile.

Jeudi 7 novembre:

Matin, affaires étrangères;

Après-midi et soir:

En deuxième lecture ou sur rapport de la commission mixte paritaire, projet de loi d'orientation de l'enseignement supérieur;

Affaires étrangères (suite);

Transports terrestres.

Vendredi 8 novembre:

Matin, après-midi, après la séance réservée aux questions orales, et soir:

Légion d'honneur et ordre de la Libération;

Justice;

Services du Premier ministre;

Anciens combattants.

Samédi 9 novembre :

Matin et après-midi :

Postes et télécommunications ;  
Départements d'outre-mer.

Mardi 12 novembre :

Après-midi et soir :  
Équipement et logement.

Mercredi 13 novembre, matin, après-midi et soir :

Équipement et logement (suite) ;  
Affaires culturelles ;  
Intérieur et rapatriés.

Jeudi 14 novembre, matin, après-midi, jusqu'à dix-sept heures trente, et soir :

Intérieur et rapatriés (suite).

Vendredi 15 novembre, matin, après-midi, après la séance réservée aux questions orales, et soir :

Agriculture ;  
F. O. R. M. A. ;  
B. A. P. S. A.

Samédi 16 novembre, matin et après-midi :

Agriculture (suite) ;  
F. O. R. M. A. (suite) ;  
B. A. P. S. A. (suite).

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

Vendredi 8 novembre, après-midi :

Trois questions orales sans débat à M. le ministre de l'éducation nationale :

De M. Falala, sur l'évocation, dans les établissements d'enseignement, de la guerre 1914-1918 ;

De M. Dupuy, au sujet des subventions attribuées aux collectivités locales pour les classes de campagne, de mer et de neige ;

De M. de Montesquiou, sur la création d'un institut national de la condition d'étudiant.

Le texte des deux premières questions a été annexé au compte rendu intégral de la séance du mercredi 30 octobre.

Le texte de la troisième question, celle de M. de Montesquiou, sera annexé au compte rendu intégral de la présente séance.

Vendredi 15 novembre, après-midi :

Quatre questions orales sans débat à M. le ministre de l'équipement et du logement, de MM. Peretti, René Pleven, Pierre Cornet et Fanton ;

Une question orale sans débat de M. Duroméa à M. le ministre des postes et télécommunications.

Le texte de ces questions sera annexé au compte rendu intégral de la présente séance.

III. — Ordre du jour complémentaire soumis à la décision de l'Assemblée :

La conférence des présidents propose d'inscrire en tête de l'ordre du jour du mercredi 13 novembre, après-midi, la nomination, par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, de deux représentants de l'Assemblée au sein du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine.

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix l'ordre du jour complémentaire proposé par la conférence des présidents.

(L'ordre du jour complémentaire, mis aux voix, est adopté.)

— 3 —

## LOI DE FINANCES POUR 1969 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n<sup>os</sup> 341, 350).

Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère des affaires sociales.

Je rappelle les chiffres des états B et C :

### AFFAIRES SOCIALES

#### ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : + 54.444.844 francs ;

« Titre IV : + 289.872.584 francs. »

#### ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT  
(Mesures nouvelles.)

« Autorisations de programme, 15.700.000 francs ;

« Crédits de paiement, 8.459.000 francs. »

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

« Autorisations de programme, 832.300.000 francs ;

« Crédits de paiement, 106.750.000 francs. »

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :  
Gouvernement, cinquante minutes ;

Groupes :

Union des démocrates pour la République, quinze minutes ;

Républicains indépendants, trente-cinq minutes ;

Fédération de la gauche démocrate et socialiste, vingt minutes ;

Progrès et démocratie moderne, dix minutes.

Les commissions, le groupe communiste et les isolés ont épuisé leur temps de parole.

Cet après-midi, l'Assemblée a continué d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion.

Étant donné notre ordre du jour très chargé, je demande aux orateurs de vouloir bien respecter scrupuleusement le temps de parole qui leur est imparti.

La parole est à M. Berthelot. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Marcelin Berthelot. Mesdames, messieurs, je limiterai mon propos à quelques remarques et suggestions sur la sécurité sociale au sujet de laquelle M. le rapporteur a dit la place discrète qui lui était réservée dans la présentation du budget des affaires sociales.

Des chiffres ont été cités par M. le ministre qui a en outre déclaré rechercher des solutions qui demandent « une imagination poussée jusqu'au courage ».

Nous n'avions, semble-t-il, que trop raison lorsque nous manifestions des craintes nouvelles après l'application même des ordonnances.

Nous n'avons pas oublié, en effet, que l'une des toutes premières décisions du Gouvernement, en 1958, fut l'instauration de la retenue de 3.000 francs par semestre sur les remboursements des frais pharmaceutiques et médicaux, mesure si rétrograde qu'elle fut rapportée devant la protestation des assurés sociaux.

Dans la même ligne, se situent les ordonnances du 21 août 1967. Nous ne reviendrons pas en détail sur leur malfeasance.

Nous rappellerons cependant que les dispositions d'ordre financier qu'elles contiennent sont, d'une part, l'augmentation des cotisations ouvrières et, d'autre part, la réduction des prestations, notamment en ce qui concerne les remboursements des frais d'honoraires médicaux, la part restant à la charge du salarié étant alors augmentée de 50 p. 100. Ces dispositions ont incontestablement porté atteinte au pouvoir d'achat des salariés. Il a fallu les puissantes grèves du printemps pour contraindre le Gouvernement à une retraite partielle.

J'ajouterai que la suppression des élections pour la désignation des représentants des travailleurs aux conseils d'administration des caisses, ainsi que la diminution de leur nombre donnent un avant-goût de la participation que l'on nous pré-

sente pourtant sous le double aspect de l'intéressement financier et du pouvoir de décision accordé aux salariés.

J'en viens au déficit de la sécurité sociale ou plus particulièrement du « risque maladie », seul déficitaire actuellement.

Remarquons que si les ordonnances d'août 1967 n'avaient pas porté atteinte à l'unité de la sécurité sociale, le problème ne se poserait pas, puisque le bilan d'ensemble est maintenant bénéficiaire : cela résulte en partie des substantiels rajustements de salaires obtenus en mai et juin.

A ce propos, les explications les plus diverses sont avancées ; des responsables sont dénoncés, sauf, nous semble-t-il, les vrais. On nous dit que les assurés sociaux se soignent trop et prennent des congés extramédicaux, que les médecins abusent des prescriptions, que la sécurité sociale sociale fonctionne mal. A aucun moment il n'est question des deux milliards de francs de cotisations dus par les employeurs. Chacun sait pourtant que le produit des cotisations de sécurité sociale n'appartient pas au patron. Il résulte d'un prélèvement sur le salaire des assurés ou il a été récupéré sur les prix. Le patron n'est qu'un collecteur de cotisations et son revenu n'est en rien affecté par le paiement des cotisations. En conséquence, qu'il s'agisse de la cotisation dite patronale ou de celle directement précomptée sur les salaires, le patron qui les verse avec retard dispose du bien d'autrui, et s'il ne les verse pas il commet une escroquerie. C'est pourquoi nous estimons que des mesures doivent être prises pour imposer le paiement des arriérés.

Quelle que soit la situation, nous observons que l'accroissement des dépenses médicales témoigne d'une plus grande attention portée à la santé publique, bien que ces dépenses ne correspondent pas encore aux besoins réels.

Cet accroissement n'explique d'ailleurs pas les véritables raisons du déficit qui ont d'autres origines.

Il s'agit toujours des charges indûment supportées par la sécurité sociale et qui incombent normalement à l'Etat, dépenses, il est vrai, d'une incontestable nécessité. Elles représentent 3,5 à 4 p. 100 de la masse salariale soumise à cotisation. Elles restent estimées à près de 4 milliards de francs et font que les quelques mesures positives prises l'an dernier ne changent, hélas ! rien à la tendance générale.

Ajoutons à ces charges indues l'allocation de logement, juste dans son principe, mais dont le poids ne cesse de grandir en raison de la politique des loyers chers. Ces charges devraient figurer au budget social. Or elles n'y figurent pas.

Monsieur le ministre, nous souhaitons obtenir une réponse à quelques questions qui restent en partie dans l'ombre après votre exposé au sujet du déficit. Comment ce déficit grandissant sera-t-il résorbé ? Une nouvelle augmentation des cotisations est-elle prévue et, dans ce cas, dans quelles proportions ?

Vous avez dit, monsieur le ministre, que les excédents des autres caisses ne seraient pas reportés. Les excédents de la caisse d'allocations familiales doivent servir à améliorer les prestations. Ce devrait être normalement le cas, d'une manière générale, après les rajustements des salaires découlant du constat de Grenelle.

Ces excédents, qui sont de l'ordre de 354 milliards de francs pour 1968, sont évalués pour 1969 à 1.167 milliards de francs.

Quelles que soient les mesures que vous envisagiez dans l'immédiat, il est possible d'augmenter les allocations familiales de 20 p. 100 et de les octroyer à partir du premier enfant.

Par ailleurs, nous souhaitons connaître les mesures qui seront prises pour alléger les frais pharmaceutiques, représentant plus de 20 p. 100 des prestations de la caisse maladie. La plus efficacité de ces mesures serait, en attendant la nationalisation des trusts chimiques et pharmaceutiques, la limitation de leurs profits ainsi que de la publicité abusive. Il faudrait aussi réduire d'une manière importante la T. V. A. qui est appliquée à ces produits.

Ces mesures influeraient favorablement sur le rétablissement de l'équilibre.

Voici, enfin, une remarque d'un autre ordre.

Les collectivités locales qui pratiquent une réelle politique sanitaire, par l'intermédiaire des dispensaires pour enfants et adultes, sont pénalisées par l'abattement de 10 p. 100 par rapport aux tarifs de remboursement conventionnel de la ville.

Cette mesure devrait être rapportée.

Selon nous, une véritable politique sociale devrait comporter l'abrogation des décrets du 21 août 1967 qui réduisent les droits sociaux des travailleurs et le retour à une administration indépendante, à une gestion autonome des caisses par les seuls représentants des assurés et des allocataires élus.

Les solutions que nous préconisons devraient permettre la gratuité complète des soins médicaux, chirurgicaux et paramé-

caux, des produits pharmaceutiques, le paiement d'indemnités journalières de maladie dès le premier jour de l'arrêt de travail et d'un montant égal aux deux tiers du salaire réel et non inférieures au S. M. I. G.

Nous demandons en outre la suppression des clauses restrictives concernant les maladies de longue durée, le remboursement effectif à 80 p. 100 des travaux de prothèse dentaire et d'optique, le maintien de la protection des descendants au-delà de vingt ans lorsqu'ils sont infirmes ou lorsqu'ils poursuivent des études jusqu'au moment où ils trouvent du travail après la sortie de l'école ou de l'apprentissage ; le remboursement par l'Etat à la Sécurité sociale des sommes indûment mises à la charge de celle-ci.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que j'avais à présenter au nom du groupe communiste sur les problèmes posés par votre budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Paul Duraffour. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

**M. Paul Duraffour.** Monsieur le président, mes chers collègues, il convient d'aborder le budget des affaires sociales, comme l'ont fait tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, avec gravité, sans esprit partisan et sans autre passion que celle qui doit être portée à la défense de ceux et de celles que l'âge, la maladie ou l'infortune prive le plus souvent des moyens de se faire entendre.

Mais cette objectivité dans la discussion ne doit pas nous cacher la réalité. La réalité, monsieur le ministre, c'est l'insuffisance des crédits qui sont mis à votre disposition.

Ces crédits sont en effet insuffisants, qu'il s'agisse de l'aide aux personnes âgées, laquelle ne devrait pas être inférieure à 75 p. 100 du salaire minimum interprofessionnel garanti et être indexée sur lui ; qu'il s'agisse de l'aide aux grands infirmes dont beaucoup doivent « vivre », si j'ose dire, avec 6,84 F par jour ; qu'il s'agisse du manque dramatique d'établissements d'accueil et de rééducation pour l'enfance inadaptée ; qu'il s'agisse des conditions de vie, souvent indignes, des vieillards dans de nombreux hospices, que l'un de mes collègues qualifiait l'an dernier à cette tribune de « pourrissoirs » ; qu'il s'agisse enfin de la grande misère des hôpitaux.

Pour ma part, dans les quelques minutes qui me sont imparties, je me propose, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur quelques points particuliers. Sans doute ont-ils été déjà évoqués à cette tribune, ou le seront mais on ne saurait se lasser de frapper chacun à tour de rôle pour enfin être entendu.

Tout d'abord, en ce qui concerne les familles, deux mesures seraient les bienvenues : l'attribution de l'allocation de logement aux jeunes foyers, même sans enfant, et la revalorisation de l'allocation de salaire unique et de la mère au foyer, dont hier soir, monsieur le ministre, vous avez annoncé l'aménagement, et qui devrait permettre aux jeunes mères de famille de choisir entre leur travail et leur présence au foyer sans diminution sensible des ressources du ménage.

Le travail de la femme n'est pas protégé et rémunéré comme il se doit. Il est indispensable de prévoir un aménagement des conditions et des horaires de travail de la mère de famille par l'institution, par exemple, du travail à mi-temps.

Mme le secrétaire d'Etat, dans une interview accordée récemment à un journal du soir, a annoncé que les travaux du comité d'étude du travail féminin créé en octobre 1965, qui n'ont jamais été rendus publics, seraient publiés très prochainement. Je suppose que nous y trouverons tous de précieux enseignements.

Et puis, il est urgent de favoriser le recrutement des travailleuses familiales et des aides familiales rurales, qui rendent de si grands services à la population, d'assurer dans les meilleures conditions leur formation professionnelle et de revaloriser leur situation.

Dans une question orale qui est venue en discussion en octobre dernier, M. Michel Duraffour a traité excellentement de l'ensemble des problèmes qui se posent à ce sujet. Mme le secrétaire d'Etat lui a répondu, ainsi qu'à Mme Thome-Patenôtre et à Mme Vaillant-Couturier, en soulignant à son tour l'efficacité des travailleuses familiales.

Mlle Dienesch nous a annoncé que le groupe de travail chargé de définir un mode de financement propre à assurer régulièrement le fonctionnement du service des travailleuses familiales devait se réunir le 7 novembre, pour faire la synthèse des travaux auxquels les sous-groupes ont participé. Nous espérons qu'il aboutira à des conclusions pratiques et que vous nous en ferez part.

Dans la même interview, Mlle Dienesch a déclaré, en ce qui concerne les équipements sociaux qui pourraient décharger les

femmes qui travaillent d'une partie de leurs tâches ménagères : « Il est exclu que l'on construise des crèches pour l'instant, il faudrait sept fois plus de crédits que nous n'en avons. »

J'imagine, connaissant la générosité sociale de Mlle Dienesch, qu'elle a dû souffrir beaucoup d'avoir à faire une telle déclaration !

Aurez-vous, monsieur le ministre, davantage de crédits pour une catégorie sociale fort intéressante et souvent démunie ? Je veux parler des veuves civiles chefs de famille et spécialement de l'enfant orphelin. Leur situation préoccupe les membres de notre Assemblée, qui ont cherché à établir le principe d'une aide à apporter dans le cas douloureux où la famille se trouve soudain disloquée par la disparition de l'un ou même des deux parents.

La législation accorde bien le bénéfice des prestations familiales au plus grand nombre des orphelins, mais, malgré cette aide substantielle, le père ou la mère de famille qui doit s'occuper seul à l'éducation d'enfants en bas âge se trouve aux prises avec des difficultés supplémentaires.

C'est pourquoi plusieurs propositions de loi ont été déposées sous les précédentes législatures, notamment par M. Macquet et M. Abelin, qui toutes tendaient à créer une allocation spéciale en faveur des orphelins. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous assurer que vous ferez inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale un projet similaire ?

Je voudrais maintenant appeler votre attention sur deux revendications urgentes et justifiées des mutilés du travail.

En conséquence des accords de Grenelle, la revalorisation des rentes et des pensions n'aura effet que l'an prochain ou dans deux ans ; mais hier, monsieur le ministre, vous avez pris l'engagement de procéder à une révision exceptionnelle de ces pensions trois mois avant leur échéance. Cette revalorisation devrait être de 10 p. 100.

Il s'agit, d'autre part, de l'attribution aux ayants droit de victimes d'accidents mortels du travail d'une allocation d'aide immédiate identique à celle qui est attribuée aux familles de militaires morts en service commandé. A cet égard, votre prédécesseur, M. Jeanneney, faisait en novembre 1967, à cette tribune, la déclaration suivante :

« Après avoir reçu longuement les représentants des accidentés du travail et examiné avec eux la longue liste des revendications — d'ailleurs toutes légitimes — qu'ils présentent, il m'est apparu que celle qui entre toutes mérite d'être satisfaite le plus tôt possible, et qui d'ailleurs était évoquée à cette tribune, est l'institution d'un pécule qui serait versé immédiatement aux ayants droit au lendemain de l'accident. »

Je ne pense pas, malgré cette promesse ministérielle, que cette revendication si urgente et qui méritait, aux dires de M. Jeanneney, d'être satisfaite le plus tôt possible, l'ait été. Il me semble même qu'elle n'a pas été étudiée par vos services ; si je me trompe, je serais heureux que vous me démentissiez.

J'appelle également votre attention sur les graves conséquences du décret du 30 avril 1968 relatif aux droits des assurés sociaux. En vertu de ce texte, tout travailleur qui ne peut se prévaloir d'un salaire annuel de 2.400 francs au moins, ce qui correspond à peu près à deux cents heures de travail par trimestre — les accords de Grenelle ont d'ailleurs légèrement modifié ce chiffre — ne peut prétendre aux avantages sociaux, assurance maladie, allocations familiales, etc. Cette mesure restrictive tendait sans doute à empêcher certains abus, mais elle frappe un grand nombre de personnes, surtout des femmes qui, n'appartenant à aucune caisse de sécurité sociale — il y a encore de tels cas — augmentent leurs maigres ressources par quelques heures de ménage par semaine. Certains secrétaires de mairie de petites communes sont dans la même situation. Il y a également — et c'est encore plus grave quand ils ont des enfants à charge — de très nombreux petits exploitants agricoles qui, n'ayant pas la surface nécessaire pour être inscrits à la mutualité sociale agricole, cherchent dans quelques heures d'activité extérieure le complément indispensable à la vie de leur famille.

Je sais qu'une solution de rechange est offerte à ces déshérités, en l'occurrence l'assurance obligatoire. Mais il serait indécent de leur faire une telle proposition, la cotisation de près de 200 francs par trimestre étant hors de proportion avec leurs revenus.

Cette situation déjà douloureuse s'aggrave encore et frise le scandale quand on sait que les intéressés continuent à subir les retenues normales pour cotisation, sans que cela leur donne aucun droit !

Monsieur le ministre, vous avez, en janvier dernier, été saisi par l'Union nationale des bureaux d'aide sociale d'une requête tendant à obtenir en faveur des bureaux d'aide sociale l'attribution

d'une partie des recettes provenant de l'introduction de la publicité de marques à l'O. R. T. F.

Vous connaissez la situation difficile des bureaux d'aide sociale, spécialement dans les communes rurales et les petites villes. Les ressources de ces organismes, dont le rôle devrait être de premier plan dans le domaine de l'aide aux vieillards, aux déshérités et à l'enfance malheureuse, s'amenuisent, hélas ! chaque année en raison de la diminution de la taxe sur les spectacles qui, avec le produit des concessions dans les cimetières, outre les dons et les subventions communales d'équilibre, constitue la ressource normale de ces organismes.

Or la taxe sur les spectacles diminue, notamment du fait que les spectacles de cinéma sont désertés, en province surtout, en raison de la concurrence de la télévision. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait juste de prélever, sur les sommes que va rapporter à l'O. R. T. F. la publicité, une part qui serait affectée aux bureaux d'aide sociale ?

Je voudrais vous demander également de donner des instructions impératives aux diverses commissions qui siègent à votre ministère et qui ont à connaître des appels des commissions régionales ou départementales, afin qu'elles jugent plus rapidement, car la lenteur de leur procédure exaspère, à juste titre, les intéressés.

Ne pensez-vous pas, d'autre part, que les citoyens devraient être mieux informés de leurs droits en matière sociale ? A défaut de conseillers sociaux — c'est souvent le rôle que joue le parlementaire ! — ne pourriez-vous pas faire éditer des brochures très simples mais très parlantes, qui seraient distribuées aux points de passage, si je puis dire, des intéressés : mairies, hôpitaux, maternités, perceptions, etc. ?

Une information meilleure par la radio et la télévision serait également utile. Je sais que des essais sont tentés, mais je ne pense pas que ce soit suffisant.

En conclusion, monsieur le ministre, nous constatons avec tristesse qu'en matière sociale le fossé entre les besoins et les moyens ne fait que s'élargir, et ce n'est pas, malheureusement, avec le budget que vous nous présentez qu'il sera comblé dans un avenir prochain.

Je sais que le budget des affaires sociales n'est pas tout le budget social de la nation, mais nous déplorons que les options prises par le Gouvernement ne lui permettent pas de faire la grande politique sociale qui devrait être, au *xx<sup>e</sup>* siècle, la mesure de la véritable grandeur d'un pays. (*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. Gerbaud. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République.*)

**M. François Gerbaud.** Mesdames, messieurs, des efforts sans orientation ni volonté, une volonté et des orientations sans effort ne seraient, en l'an I du Marché commun où nous sommes entrés, ni souhaitables ni concevables.

Ainsi — et Dieu merci ! — ne s'exprime pas cet important budget qui est le profil de notre politique sociale.

Les chiffres qui le précèdent, les orientations qui le dessinent, la volonté loyale et responsable qui le dynamise sont les preuves d'une parfaite conscience des problèmes qui se posent et des solutions que l'on propose.

Jamais, sans doute, discussion budgétaire de ce genre n'aura eu plus de signification dans le cadre où elle se situe, c'est-à-dire au moment où, par nous-mêmes, se définissent les grandes orientations financières, budgétaires et économiques de notre pays.

C'est qu'une politique sociale — c'est tellement évident ! — ne peut être, dans sa promotion, que le reflet des résultats d'une politique économique.

Vouloir sans pouvoir, c'est une illusion ou une tromperie de soi et des autres ; pouvoir ce que l'on veut, c'est votre objectif et c'est aussi le nôtre.

C'est, à mon sens, dans cet esprit que se situent le problème de l'emploi et, à travers lui, les quelques réflexions ou suggestions que je formulerai à ce sujet dans le cadre unique de ce débat budgétaire.

Hier, monsieur le ministre, lorsque vous avez analysé votre budget, dans la lecture d'une radioscopie des faits et des statistiques, vous avez ramené objectivement à la notion de problème important ce que d'autres sont tentés d'appeler une crise. Mais il est vrai aussi, et cela est bien normal, que, dans l'ombre portée de leur inquiétude, les hommes en peine ont tendance à transposer en crise, qui les dépasse et les explique, leurs propres problèmes. Il faut bien les comprendre et les aider, quelle que soit, en ce domaine, leur génération.

Il y a ce que j'appelle le problème des trois âges. Il y a les jeunes, qui souvent se désespèrent et qui s'enfoncent dans le doute à la frontière de leur enseignement ou de leur apprentissage, dans l'impatience qu'ils ont d'obtenir ce visa pour le monde du travail qui les attend.

Il y a les moins jeunes, ceux de quarante à cinquante ans qui, privés d'emploi, sont très angoissés par leur reconversion et leur réinsertion sociale.

Il y a enfin les plus âgés, plus ou moins brutalement jetés dans le chômage, et qui s'affolent justement devant les portes qui, trop souvent et trop injustement, se ferment cruellement devant eux.

Pour les jeunes et pour les moins jeunes privés d'emploi, en particulier pour les cadres, des efforts considérables ont été faits. Mais, dans l'arsenal de notre défense, avons-nous réellement tout bien rassemblé, et y a-t-il tout ce qu'il faut dans ce budget ?

Les chiffres que vous avez cités hier révèlent d'une façon évidente et sans doute dramatique le difficile décalage entre l'offre et la demande d'emplois. Nous y avons porté remède, spécialement par les centres de formation professionnelle des adultes, qui sont, dans la reconversion des hommes, une grande solution. L'expérience prouve, en tout cas dans mon modeste département, que les industriels font confiance, et souvent en priorité, et ils ont raison, aux hommes qui en sont issus. Car ils y ont manifesté, d'abord par leur engagement, puis par la durée limitée de leur reconversion, enfin par leur effort régulier d'apprentissage, une grande volonté de se réintroduire dans le monde du travail, sans cesse, par ses nouvelles techniques, plus mouvant et plus exigeant.

C'est sur cet acte de volonté qu'il faut s'attarder, car il est civique et méritoire, et c'est pour cela qu'il faut faire — je vous le suggère — au niveau de l'information, une plus grande et plus efficace promotion des centres de formation professionnelle où se reforment, vous le savez mieux que personne, tout à la fois les mains, les intelligences et les volontés.

En ce domaine, il faut faire, c'est vrai, mais il faut aussi faire savoir et expliquer.

Faire savoir, c'est aussi votre objectif, dans une meilleure ventilation des offres et des demandes d'emplois. C'est à cela que correspondent en vocation les agences de l'emploi.

Biens des choses sont faites dans ce budget. Sans doute ne sont-elles pas encore suffisantes, et sans doute le plan de trois ans est-il trop long, surtout pour certaines régions, notamment la miennne.

Mais, en attendant, et de toute façon, au-delà de ces agences, ou en tout cas par elles-mêmes, il faut utiliser tous les moyens d'information pour dresser, à l'intention de ceux qui cherchent comme à l'intention de ceux qui demandent, cet inventaire permanent de l'emploi.

Dans cet objectif, les stations de télévision et de radio régionales, si elles avaient plus de temps d'antenne — elles doivent en avoir et elles en auront — pourraient être, chaque soir, au niveau de la région et du département, la liste qu'on cherche, l'affiche qu'on attend, l'incitation qu'on souhaite.

Ainsi serait complétée l'action des services de la main-d'œuvre, dont on a dit souvent, et hier encore, ici-même, qu'ils étaient inadaptés — ce n'est pas toujours leur faute — en tout cas parfois débordés.

Sans doute aussi devrait-on accélérer plus encore cette prospective des emplois par une collaboration plus étroite entre les industriels qui ont des besoins et les services qui ont pour mission de reclasser les travailleurs.

J'ai bien dit non pas un simple constat, mais une vraie prospective.

Quant aux plus âgés, je vous demande, comme une prière, d'accorder le bénéfice de la pré-retraite à tous les travailleurs privés d'emploi et qui, n'ayant pu se reclasser, se voient, avec terreur, franchir le cap des soixante ans, alors qu'ils s'acheminent vers la fin de leur allocation Assedic.

Telles sont les modestes suggestions que je voulais faire.

Au reste, le problème de l'emploi est strictement dépendant de notre accomplissement économique, et c'est pourquoi, dans le domaine où vous êtes, il faut se méfier des fausses solutions et des faux problèmes.

Il est frappant de voir comment, parfois, dans un plissement d'habitudes, on serait tenté d'emprunter à d'autres époques, où se posaient d'identiques problèmes, des solutions dont l'histoire récente d'avant guerre nous apprend qu'elles n'en furent pas.

Il est souhaitable d'aller vers un mieux-être de tous, mais il est peut-être aussi indispensable de se souvenir que le temps de travail ne se partage pas et que certaines mesures seraient

plus ralentissantes que bénéfiques en reportant ailleurs ou à demain le chômage évité à grand peine aujourd'hui.

Contrairement à ce que certains pensaient hier, le progrès technique qui se développe, qui est le fruit de notre expansion, doit secréter des industries nouvelles et des emplois nouveaux. Le temps est heureusement fini où l'on nous soufflait à l'oreille que la machine était dévoreuse de l'emploi des hommes.

D'autres enfin ont pu dire, en d'autres temps, que les crises ou les problèmes étaient un échec à l'intelligence humaine.

Notre volonté doit être d'ajouter à ceci que notre vision de l'avenir, notre conception, votre conception et votre imagination doivent, en ce domaine, nous donner la clé de bien des problèmes. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Hector Rivierez. Mesdames, messieurs, les départements d'outre-mer, vous le savez, n'ont été admis qu'en 1948 dans la famille privilégiée des départements de la République. Aussi n'ont-ils pas atteint, sur le plan social, le seuil qui a été franchi par les départements métropolitains.

Ils ne l'ont pas atteint, bien que leur admission dans cette famille date de vingt ans, parce que, pendant trop longtemps, aucun effort n'a été fait pour qu'il en soit ainsi et pour que l'assimilation sociale soit réussie.

Je dois à la vérité de dire que c'est la V<sup>e</sup> République qui a fait un effort considérable, singulièrement depuis 1963, pour que les départements d'outre-mer accèdent au progrès social.

Le mois dernier, monsieur le ministre d'Etat, vous avez pris un arrêté aux termes duquel il en coûtera à l'Etat 20 millions pour parfaire, en partie, la parité globale. C'est un effort très important, encore qu'on ne doive pas considérer la parité globale comme une fin. La parité globale est une situation d'attente. Il ne faut pas qu'il y ait de disparité entre les populations des départements de la République. Un jour doit venir où les départements d'outre-mer auront le même régime social que les départements de la métropole. Mais on peut admettre qu'il faille du temps pour que nous arrivions au terme de cette évolution.

Je me dois de vous dire, monsieur le ministre d'Etat que, depuis quelque temps, il y a néanmoins, en matière sociale, une brume qui doit être dissipée.

J'ai constaté qu'il fallait intervenir trop souvent pour que les textes sur l'aide sociale pris pour la métropole soient, comme cela a été décidé en 1963, répercutés dans les départements d'outre-mer, compte tenu, bien entendu, des différences qui existent. Eh bien, pour qu'il en soit ainsi en ce qui concerne les allocations familiales et les aides sociales, il faut que votre ami qui est à cette tribune, député de la majorité, le demande par voie de question écrite, ce qui est un manque de courtoisie que je regrette.

En ce qui concerne les allocations familiales, les choses sont telles que le retard atteint maintenant onze pour cent, ce qui est beaucoup. En effet, vous n'avez pas répercuté l'augmentation intervenue en août 1967, ni celle de juillet 1968 ; ce qui, ajouté au retard de 1 p. 100 résultant d'une suppression de zone, conduit à ce chiffre de 11 p. 100, ce qui est beaucoup.

La majorité, avant même que j'aie l'honneur de venir siéger sur ses bancs, a beaucoup lutté pour obtenir cette assimilation : or nous ne l'avons pas encore atteinte. Si maintenant nous prenons du retard, on dira que la V<sup>e</sup> République renonce à l'œuvre de progrès social qu'elle avait entreprise avec tant de courage pour le bien être des populations des départements d'outre-mer et l'accroissement de leur niveau social.

Voici donc, je ne dis pas un voile, mais un peu de brume — j'ai préféré ce terme — qu'il faut dissiper. C'est peu de chose certes, comparé à l'effort que vous poursuivez et auquel il me plaît, encore une fois, de rendre hommage, mais c'est tout de même quelque chose de désagréable et qui, peut-être, ne se produirait pas s'il y avait davantage de coordination entre certains de vos services qui s'occupent des départements d'outre-mer et les services des départements d'outre-mer eux-mêmes.

Peut-être serait-il bon — votre ministère est tellement important — qu'une antenne soit spécialement dirigée vers les D. O. M. puisque malheureusement jusqu'à présent nos problèmes sociaux demeurent spécifiques. Je comprends qu'il faille du temps et qu'il soit difficile de faire quelque chose de spécial pour nous, aussi n'est-ce pas une critique, bien sûr, mais simplement une suggestion respectueusement amicale que je formule.

Parmi les autres problèmes importants touchant aux départements d'outre-mer, il y a celui de l'emploi, et notamment celui du S. M. I. G. qui a dernièrement subi une très importante augmentation. La majorité, et le Gouvernement aussi sans doute, a souhaité que le S. M. I. G. dans les départements d'outre-mer soit le même que dans la métropole en dernière zone. Or un décrochage s'est déjà produit puisque l'augmentation n'a été, provisoirement dit-on, que de 15 p. 100 alors qu'elle a atteint 35 p. 100 en métropole.

Il est possible — un homme politique doit s'efforcer d'être objectif et non partisan comme on le prétend communément — ...

**M. Maurice Schumann, ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** Très bien !

**M. Hector Rivierez.** ... il est possible, dis-je, que des difficultés économiques interdisent qu'une mesure globale intervienne pour nos quatre départements d'outre-mer, ce qui, je l'indique en passant, prouve que c'est une erreur de vouloir légiférer *in globo* pour quatre départements tellement différents. Toutefois, je pense que ce serait tout de même encourager nos travailleurs, qui ne manifestent pas, et qui prennent au sérieux leurs responsabilités, de dire que la provision décidée sera suivie d'une autre provision qui permettra de rétablir la parité. A la vérité, il le faut. Il y a donc là une décision à prendre et une déclaration à faire, encore que je n'aie pas, monsieur le ministre, l'outrecuidance de vous demander de la faire immédiatement car je sais que vous devez consulter. Mais cette question me paraît importante et mérite, au moins dans les jours prochains, une réponse de votre part, ne serait-ce que pour que nos travailleurs sachent que leurs problèmes ne sont pas relégués dans une voie de garage et que vous avez le souci de faire en sorte qu'ils prennent le train du progrès social qui est celui dans lequel nous sommes embarqués avec le Gouvernement de la V<sup>e</sup> République.

Ma dernière question porte sur l'aide aux travailleurs sans emploi. Là encore le Gouvernement de la V<sup>e</sup> République n'a pas voulu marquer une différence entre les travailleurs des départements d'outre-mer et ceux de la métropole. Par l'ordonnance de juillet 1967, vous avez décidé, monsieur le ministre, et je vous en remercie, que le travailleur sans emploi des départements d'outre-mer aurait droit, comme son homologue de la métropole, à l'aide publique. Or, en ce mois de novembre 1968, vous n'avez pas encore tiré les conséquences de cette ordonnance. J'ai appris, par une lettre de M. le secrétaire d'Etat, qu'il est difficile de prendre les textes d'application, que ces derniers demandent concertation, études, enquêtes. Sans doute, mais l'ordonnance date du mois de juillet 1967 et, je le répète, nous sommes au mois de novembre 1968.

Je connais la valeur des collaborateurs qui entourent nos ministres et je m'étonne qu'il faille plus d'un an pour dégager les grandes lignes de textes d'application qui, en ce qui concerne la métropole, ont été pris dans les semaines ou les mois qui ont suivi la parution de l'ordonnance. Par conséquent, je leur demande, sous votre autorité, bien entendu, monsieur le ministre, de reconsidérer le problème de l'aide publique aux travailleurs sans emploi dans les départements d'outre-mer.

Il est possible qu'il faille rechercher d'autres critères que ceux qui ont été retenus pour la métropole ; il est possible qu'il y ait des situations particulières à examiner, des décisions à prendre. Mais je ne crois pas que le problème soit si difficile à résoudre qu'il faille plus d'un an pour en découvrir la solution.

Oh ! j'entends bien — et là encore hommage doit vous en être rendu — vous n'avez pas laissé les travailleurs en chômage dans le vide ; il faut le reconnaître, il faut le proclamer ; vous avez, en 1968, doublé le montant des crédits que vous leur avez consentis ; ils se sont élevés à 14 millions de francs en 1968 contre 7 millions en 1967 et ils attendront 18 millions en 1969. Par conséquent vous faites votre devoir, et vous le faites bien, pour nous donner des raisons d'être patients. Mais je vous demande de poursuivre dans cette voie et de nous faire marcher au même pas que nos homologues de la métropole.

J'en ai fini, monsieur le ministre, non pas, je le répète, de ces critiques, mais de ces suggestions et observations très amicalement pressantes ; d'autant plus amicales que je vous dois un remerciement particulier. Depuis quelques jours, vous m'avez permis de tenir une de mes promesses : j'avais promis à mes compatriotes que la formation professionnelle serait mise en place chez nous ; vous venez de décider qu'il en serait ainsi. N'est-ce pas beau ? Aussi vous dis-je merci. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Feit. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. René Feit.** Monsieur le président, mes chers collègues, c'est avec quelque appréhension assurément, mais aussi avec beaucoup d'espoir que je me propose d'évoquer à cette tribune un problème qui me tient particulièrement à cœur, en tant que représentant d'une région à vocation essentiellement agricole et en tant que membre du corps médical.

Je centrerai mon intervention sur un aspect de la crise endémique de personnel infirmier.

A l'heure où nos services hospitaliers manquent, parfois gravement, du personnel soignant indispensable, comment ne pas se pencher attentivement sur les causes d'une situation qui risquerait, si elle s'aggravait, de nuire à la santé même de nos concitoyens !

Il y a, nous le savons, une crise de nombre et mon excellent ami, M. Griotteray, y a fait allusion dans son rapport. Le nombre des infirmières en France est évalué à 130.000, alors que, compte tenu des normes internationales, il faudrait une infirmière pour 300 à 350 habitants. Nous devrions donc en avoir au moins 150.000. Notre déficit est de l'ordre de 15 p. 100.

Cette crise, n'en doutons pas, est due aux conditions de travail hebdomadaire, qu'il faudrait améliorer, de même qu'il serait nécessaire d'assurer aux infirmières un logement proche de leur lieu de travail, afin que la fatigue du parcours ne vienne pas encore s'ajouter aux grandes dépenses d'énergie qu'exige le métier.

Mais vous avez déjà, monsieur le ministre, apporté une réponse sur ce point à notre collègue M. Royer, en disant que vous étiez fermement partisan de la formule des foyers-logements pour les infirmières.

Est-il nécessaire que je souligne combien les conditions d'exercice de cette profession, avec les gardes de nuit, le service du dimanche, les horaires inégaux sont incompatibles avec la vie commune du ménage ? Les horaires pratiqués actuellement leur interdisent pratiquement toute vie familiale, 40 p. 100 d'entre elles abandonnent leur profession après trois années d'exercice.

Il conviendrait donc d'étudier un sérieux aménagement des horaires de travail et d'aller peut-être jusqu'à une généralisation progressive du travail à mi-temps. Les modifications permettraient sans doute de conserver à la profession le concours d'un personnel souvent très qualifié et, partant, d'en faciliter le recrutement.

En tout état de cause, un équipement en crèches et en garderies d'enfants permettrait de simplifier et d'organiser la vie familiale des infirmières à condition, bien entendu, que les horaires de ces établissements correspondent aux horaires habituels de la pratique professionnelle.

Ces aspects de la crise de la profession et le problème des délais d'attribution des bourses ayant déjà fait l'objet d'un débat l'an dernier et cette année encore, je me contente de les mentionner rapidement.

Par contre, j'insisterai plus longuement sur une autre cause de la crise, je veux parler du recrutement et de la formation.

En 1967, le nombre des candidates admises à la formation d'infirmière était de 15.092. Or, cette même année, il n'y avait dans les écoles d'infirmières que 13.340 places disponibles. L'insuffisance de la capacité de formation est certainement une des raisons de la crise que nous déplorons. Pour rattraper notre retard, il faudrait former chaque année 13.000 infirmières de plus.

Examinons de plus près cette question : ce serait en effet une erreur de penser que seul se pose le problème du nombre des places disponibles ; il faut tenir compte aussi et surtout de leur répartition sur l'ensemble du territoire.

Les problèmes de logements et, d'une façon plus générale, de transplantation tiennent une telle place dans la vie publique qu'une mauvaise répartition des centres d'enseignement est de nature à influencer négativement sur les vocations possibles. C'est ainsi que dans les zones rurales, en Bretagne par exemple, on observe une forte densité de candidatures alors que les établissements de formation sont rares. Dans certaines villes, au contraire, des places sont disponibles, qui, en fait, ne sont pas réclamées par les candidates de province. Ne pourrait-on, dès lors, tenter de détecter, par enquête ou par voie d'une prospection scolaire, l'évolution et la répartition de la demande afin de mieux orienter l'enseignement vers les vocations naissantes ? Dans ce domaine aussi, la régionalisation est une nécessité.

J'insiste sur le fait que, dans le monde rural, lorsqu'une jeune fille ne souhaite pas se diriger vers les écoles d'enseignement des arts ménagers ou de la couture, elles n'ont, en fait, que fort peu de débouchés. C'est donc là que, sociologiquement, il y a les plus grandes chances de voir naître un attrait vers le métier d'infirmière. Multiplier les écoles dans les zones rurales donnerait, je pense, à beaucoup de jeunes filles la possibilité

de recevoir une formation qui ne brise pas le cadre géographique et familial, tout en leur offrant un nouveau débouché, peu développé actuellement dans les régions agricoles.

Autre cause de défection parmi les vocations naissantes : l'examen d'admission dans les écoles d'infirmières. Celui-ci repose sur des épreuves de niveau trop faible qui ne sont pas à la mesure du niveau exigé par la suite aux examens de fin de première année pour passer en seconde année. Il en résulte, d'abord, que les effectifs d'une école un peu ancienne sont composés d'éléments dont la qualité moyenne s'abaisse sans cesse du fait que les élèves reçues au cours de l'année antérieure à celle de l'entrée effective conservent le droit de demander leur admission, puisque, tout en ayant passé l'examen exigé, elles n'avaient pas bénéficié des quelques places nouvelles — de moins en moins nombreuses — réservées aux mieux notées des candidates. Il en résulte également qu'un nombre important d'élèves de première année sont amenés à redoubler celle-ci.

Je puis vous citer un exemple frappant qui me touche particulièrement. Dans l'école de la Croix-Rouge de Lons-le-Saunier, en mai 1966, quatorze candidates ont été admises à l'examen d'entrée, mais neuf seulement ont trouvé place dans l'école. En septembre 1966, vingt-trois candidates ont été reçues à l'examen d'entrée et deux seulement ont été admises à cause du manque de place. En mai 1967, vingt-trois candidates ont été reçues et dix-sept seulement ont été admises. En septembre 1967, seize candidates ont été reçues, aucune n'a pu être admise. En mai 1968, trente-six candidates ont été reçues, mais treize seulement ont pu être admises.

Il est certainement légitime de permettre à toute candidate ayant satisfait aux conditions d'admission d'accomplir le cycle de formation auquel elle a droit, mais cela ne peut être valable que si, conformément aux besoins de notre pays, il y a suffisamment d'écoles d'infirmières pour recevoir toutes les candidates reçues à l'examen d'entrée.

S'il paraît indispensable de relever le niveau de l'examen d'entrée, il faut également souligner l'insuffisance flagrante des crédits. Pour ne pas répéter ce que les autres orateurs ont pu dire à ce sujet, je limiterai mon commentaire aux problèmes de ma région, la Franche-Comté.

Selon les prévisions des services ministériels, les constructions d'écoles d'infirmières auraient nécessité, pour 1969, un crédit de 17.636.000 francs. Or les crédits prévus à cet effet par le projet de loi de finances s'élèvent à 6.200.000 francs seulement. La répartition interrégionale de ce crédit doit se faire en fin d'année au cours d'une réunion organisée à l'échelon interministériel et groupant les représentants de région. Puis-je espérer, monsieur le ministre, qu'en dépit de la modicité des crédits, cette répartition permettra, au moins dans un premier temps, d'augmenter la capacité des écoles existantes, dont la rentabilité serait en quelque sorte immédiate ?

Ainsi en est-il plus spécialement des dossiers de construction d'écoles d'infirmières présentés par la Croix-Rouge française pour Lons-le-Saunier, Vesoul, Alençon et Béthune, inscrites depuis plusieurs années au Plan et dont le financement permettrait immédiatement de doubler les places actuellement disponibles.

Monsieur le ministre, le problème du recrutement des infirmières, de leur formation, comme de leurs conditions de vie, est l'un des aspects essentiels du problème hospitalier. Puisque, dans l'immédiat, nous manquons dans les hôpitaux et les cliniques privées d'infirmières diplômées, pourquoi ne pas accorder à nouveau, sous contrôle d'un examen théorique et surtout pratique, un diplôme de récupération à toutes ces femmes et ces jeunes filles admirables qui, n'ayant pas eu pour des raisons diverses et quelquefois familiales, la possibilité d'obtenir leur diplôme d'infirmière, ne s'en dévouent pas moins sans compter depuis de nombreuses années auprès des malades et ont acquis ainsi l'expérience nécessaire qui justifierait leur reclassement dans la hiérarchie de la profession et dans la promotion sociale.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vos collaborateurs et vous-même saurez apporter à ce problème particulier toute l'attention qu'il mérite et que vous saurez le résoudre non seulement en fonction des besoins de la santé publique de notre nation, non seulement en fonction des normes d'efficacité — bien que cela soit nécessaire — mais aussi avec la chaleur humaine et le respect que mérite une profession qui plus qu'un métier est une vocation réelle de long et perpétuel dévouement.

Si le temps m'en est encore donné, je souhaiterais, monsieur le ministre, après notre collègue M. le rapporteur Peyret, appeler votre attention sur la situation de certains fonctionnaires du corps de l'inspection sanitaire et sociale, et plus précisément sur le classement indiciaire des chefs de services régionaux et des directeurs départementaux de l'action sanitaire et sociale.

Alors que, à la suite des accords de Grenelle, les directeurs adjoints, les inspecteurs principaux et inspecteurs ont obtenu

la parité de classement indiciaire avec leurs homologues du corps de l'inspection des impôts, les chefs de services régionaux se sont vu, au moment de l'élaboration du budget, refuser la création du grade de directeur régional assorti de l'indice 650 que vous aviez vous-même proposée, monsieur le ministre. De même les directeurs départementaux se sont vu refuser l'indice net 630 en fin de carrière.

Or, les directeurs régionaux de la sécurité sociale et les directeurs régionaux du travail et de l'emploi — qui sont soumis également à votre autorité ministérielle — dont les tâches spécifiques et les responsabilités sont en tous points comparables, ont bénéficié de ce classement indiciaire depuis plusieurs années déjà.

De plus, les directeurs généraux et les directeurs généraux adjoints des centres hospitaliers, qui relèvent de la tutelle directe des chefs de services régionaux ou des directeurs départementaux de l'action sanitaire et sociale, ont obtenu l'accord de la direction du budget pour un tel classement indiciaire.

Puis-je vous demander votre avis, monsieur le ministre, sur cette anomalie qui risquerait de devenir peut-être une injustice vis-à-vis de fonctionnaires de votre ministère qui se dépensent au service des catégories sociales les plus défavorisées de la nation ?

**M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** Mon avis, vous le connaissez, monsieur Feit : vous avez vous-même rappelé quelle position j'avais prise.

**M. René Feit.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je sais quelle importance vous attachez à tous les problèmes qui vous sont soumis. Je ne doute pas que vous étudiez ceux que je viens de vous exposer avec le cœur et le sens de l'humain que vous apportez à la lourde mission qui vous est confiée : la sauvegarde de la santé même de notre nation. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

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

**M. Jean Bonhomme.** Mesdames, messieurs, la brièveté du temps qui m'est imparti m'oblige à donner à mon propos une certaine sobriété, ce dont, je pense, vous ne vous plaindrez pas. Je le limiterai donc à deux problèmes qui, dans le département des affaires sociales, me préoccupent particulièrement.

Le premier est celui des hôpitaux ruraux. Au chapitre des subventions d'investissements, il existe dans ce budget deux projets de construction et cinq d'agrandissement et d'aménagement d'hôpitaux ruraux.

Cela me rassure et m'inquiète à la fois. Me rassure, car l'administration n'est donc pas aussi réticente que j'avais cru le comprendre dans ce domaine. M'inquiète, car les besoins sont d'autant plus importants dans ce secteur que rien n'avait été fait auparavant.

Bien sûr, en médecine comme ailleurs, l'heure et la mode sont aux techniques de pointe qui stimulent l'imagination des journalistes, enthousiasment le public et donnent lieu à des rivalités et des compétitions qui ne correspondent pas toujours, d'ailleurs, à l'esprit de l'humanisme médical.

Mais, outre qu'un certain délai, qui n'est pas toujours respecté, doit rester nécessaire pour permettre que s'opère la décantation entre ce qui est du domaine de la recherche et ce qui est du domaine de l'application quotidienne, outre qu'aucun budget, dans aucun pays, ne sera jamais suffisant pour faire bénéficier tous ses assujettis des acquisitions ultimes de la science médicale, les grands ensembles hospitaliers sont inévitablement dépourvus de la chaleur et de la personnalisation de l'accueil, si nécessaires aux malades.

Sans doute, pour une infime catégorie de patients des investigations ou des procédés exceptionnels sont-ils nécessaires. On ne peut pour autant négliger les moyens destinés à la grande masse des malades auxquels il convient d'apporter la chaleur humaine, l'environnement et les techniques qui, définitivement éprouvées, peuvent être administrées à tous.

C'est la finalité des hôpitaux ruraux, mal dénommés, car ils ne concernent pas seulement le monde rural ; ils ont pour but de placer dans un état de confort et de sécurité médicale l'homme malade entre les mains de son médecin habituel et vous avez dit hier soir, monsieur le ministre, sur le rôle du médecin de famille, des choses que j'ai trouvées excellentes.

L'hôpital rural est, d'autre part, le support privilégié de l'activité des généralistes qui, sans lui, ne pourront plus s'acclimater à la solitude et à l'ingratitude qui caractérisent l'action médicale dans les zones rurales.

Votre désir n'étant pas, j'en suis sûr, d'accélérer ce processus de désertion de campagnes qui découle d'impératifs économiques, mais que des raisons humaines nous ordonnent d'atténuer, vous

voudrez bien favoriser ces créations qui maintiendront une vie là où elle a tendance à s'enfuir.

Créer des hôpitaux ruraux, insérer en leur sein des centres sanitaires permettant aux médecins de se grouper dans une organisation enrichissante sur le plan intellectuel et efficace sur le plan médico-social, tels sont les objectifs auxquels on peut valablement, je crois, monsieur le ministre, vous convier.

Dans un autre domaine, je ne méconnais pas ce que ce budget permet d'apporter d'aide et de protection sociale et je ne tiens pas, pour ma part, à reprendre l'antienne habituelle, et si souvent entendue jusque dans cette enceinte, selon laquelle l'Etat ne fait pas son devoir.

Le mythe de l'Etat, divinité invisible et méchante, qui garde jalousement des trésors inépuisables, est solide ici comme ailleurs. En revanche, à partir de ce que l'économie nationale peut sécréter, le système de redistribution peut toujours être amélioré.

Je vous ai entendu dire hier soir que vous envisagiez favorablement de moduler l'allocation de salaire unique selon les ressources. Allons plus loin. Les allocations familiales sont un système de solidarité qui doit permettre de protéger les familles aux revenus médiocres — c'est du moins comme cela que je l'entends — et non une prime à je ne sais quelle productivité.

Or si les prestations sont insuffisantes pour les familles modestes, elles sont inutiles pour les familles aisées. La justice sociale voudrait dès lors que la masse des prestations familiales soit servie à ceux qui en ont besoin, et seulement à ceux-là.

Je sais les difficultés que soulèverait l'application de mesures discriminatoires basées sur l'inégalité des revenus, que ce soit dans l'instrumentation administrative ou dans les contestations qui ne manqueraient pas de s'ensuivre. Mais une formule satisfaisante pourrait être trouvée dans l'intégration des prestations familiales au sein du revenu imposable. Le prélèvement fiscal opéré par ce biais sur des familles aux revenus suffisamment importants pour tomber dans les tranches d'imposition élevées, pourrait être transféré à celles dont les revenus modestes permettent d'être épargnées par la fiscalité, à condition, bien sûr, que prélèvement et redistribution soient identiques dans leur montant et constituent les deux termes indispensables et complémentaires de l'opération.

Une augmentation sensible des allocations familiales pourrait être ainsi entrevue — les ordinateurs n'auraient pas de peine, semble-t-il, à en calculer le montant — qui aurait pour but de donner plus à ceux qui en ont besoin, et moins à ceux qui en ont assez.

A vous, monsieur le ministre, à qui incombe la charge du contrôle des allocations familiales, à vous qui appartenez à un gouvernement qui prépare en ce moment même, je crois, l'aménagement de l'impôt sur le revenu, je pense qu'on peut proposer une telle mesure.

Elle ne manquerait pas de soulever des remous, mais je ne crois pas qu'on puisse prouver que, dans un pays comme la France, où l'éventail des revenus est véritablement trop large, elle ne constituerait pas une mesure éminemment sociale. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Saint-Paul. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

**M. André Saint-Paul.** Monsieur le président, messieurs les ministres, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à la fin d'un débat où tant d'orateurs se sont succédés, j'ai scrupule à exposer devant vous les réflexions que m'a inspiré l'étude du budget des affaires sociales. Mais la question est d'importance et, en faisant appel à votre bienveillante patience, je vous dirai cependant quelques mots sur des sujets très limités concernant notamment le budget d'investissement et celui de la sécurité sociale.

Examinant dans son ensemble le budget d'investissement pour l'équipement sanitaire et social, nous constatons que les autorisations de programmes pour 1969 se montent à 648 millions de francs. Si nous y ajoutons les autorisations de programme depuis 1966, début du V<sup>e</sup> Plan, nous obtenons, de 1966 à fin 1969 — soit quatre années du Plan — 2.350 millions de francs en autorisations de programme qui, à raison de 40 p. 100 de subventions, représentent, en gros, 5.800 millions de francs de travaux.

Or le V<sup>e</sup> Plan avait prévu 12.900 millions de travaux. C'est dire qu'après quatre ans d'exécution, le Plan serait réalisé à moins de 50 p. 100.

Ce Plan, en dehors duquel rien de grand n'était possible et qui avait déçu tous les promoteurs qui n'avaient pas réussi à y trouver une place, avait du moins l'avantage d'établir un calendrier précis des projets retenus. Aussi le désenchantement est-il

grand parmi ceux qui avaient espéré satisfaire une partie des immenses et impérieux besoins de l'équipement sanitaire considéré dans un sens très général.

Vous avez pris l'engagement, monsieur le ministre, par un programme triennal étudié avec la plus extrême rigueur, d'en mener la réalisation à son terme en 1971. Nous ne pouvons que déplorer un retard dont vous n'êtes pas responsable et vous assurer que tous nos vœux vous accompagnent dans la réalisation de cette tâche, car les malades ne peuvent pas toujours attendre.

Une expérience récente, que j'ai vécue avec une émotion toute particulière puisqu'elle concernait un de nos collègues, m'a fait découvrir avec effroi qu'un malade terrassé par une affection gravissime ne trouvait aucune place dans un service spécialisé parisien et que trois heures étaient nécessaires pour le faire admettre, en insistant beaucoup, dans un hôpital de banlieue, après un interminable car très dangereux parcours. Les malades n'attendent pas toujours.

Les vieillards, les enfants handicapés désespèrent, tant l'absence d'établissements aptes à les recevoir se fait cruellement sentir.

Je n'insisterai pas sur ce point car je sais, monsieur le ministre, que je n'ai pas à vous convaincre, et votre exposé d'hier soir confirme bien que nos préoccupations rejoignent les vôtres.

En revanche, comme vous m'y avez si gentiment invité lors de la discussion récente d'une question orale que je vous avais posée, je reviendrai brièvement sur le problème si urgent de la revalorisation des allocations bien précieuses servies par l'aide sociale aux aveugles, aux infirmes et aux personnes âgées.

Je ne recommencerai pas l'exposé que j'ai fait devant vous-même et devant l'Assemblée. Je me bornerai à rappeler la conclusion de votre propos.

« Ce problème grave, disiez-vous, je vous donne l'assurance que je ne l'esquiverai pas. Je ne peux pas vous en dire davantage aujourd'hui, mais j'espère être plus précis au cours du prochain débat budgétaire. »

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'exposé que vous avez fait hier soir et je vous sais gré de n'avoir pas oublié votre promesse, puisque vous avez publiquement déclaré que vous aviez pris la décision de procéder, trois mois avant l'échéance, à une revalorisation exceptionnelle des pensions de sécurité sociale servies aux personnes âgées, aux invalides et aux mutilés du travail. Vous avez ajouté que, parallèlement, vous envisagiez un relèvement des prestations des allocations minimales de vieillesse ou de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité.

Bien qu'aucune précision n'ait été donnée sur le taux de cette augmentation, je prends acte, avec une grande satisfaction, de cet effort promis en faveur des plus déshérités.

Je voudrais maintenant évoquer à mon tour le problème toujours préoccupant de la sécurité sociale.

Les ordonnances du 21 août 1967 ont été mises en application, mais les grands problèmes ne paraissent pas résolus pour autant. Ce qui, en revanche, est sensible, c'est la charge supplémentaire imposée aux malades, charge devenue très lourde pour certaines catégories d'entre eux et, je l'ajoute avec une profonde conviction, insupportable pour beaucoup. Cela est si vrai que certaines améliorations ont été décidées par l'Assemblée, mais elles ne sont pas encore entrées en application.

A ce propos, monsieur le ministre, j'aimerais savoir si vous comptez officialiser bientôt la liste, incomplète sans doute, mais qui aura le grand mérite d'exister, des affections qui pourront être considérées comme des « longues maladies » et donneront droit à l'exonération du ticket modérateur sans qu'intervienne impérativement cette notion d'hospitalisation si critiquée à juste titre. A quelle date pensez-vous pouvoir publier les décrets d'application attendus par les malades avec une légitime impatience ?

Les différents documents que j'ai pu consulter, les exposés précis des rapporteurs reconnaissent unanimement qu'en dépit d'éléments financièrement favorables en 1968, la caisse nationale d'assurance vieillesse et surtout la caisse nationale d'assurance maladie seront nettement déficitaires.

Dans un tel contexte prévisionnel, aucune disposition nouvelle n'avait été prévue pour une revalorisation actualisée des pensions d'invalidité et de vieillesse. C'est maintenant chose faite.

Pour les malades atteints d'une affection longue et souvent incurable, le cumul des prestations en espèces avec la pension vieillesse pour incapacité, toléré jusqu'à ces derniers temps — ce qui constituait une modique compensation consentie aux plus affligés — n'est désormais plus possible. Rationnelle dans le principe, cette mesure restrictive ne sera justifiée que si elle est assortie d'une augmentation substantielle des dérisoires retraites vieillesse.

Aucune disposition n'est prévue pour apporter une solution à la situation tragique de la veuve d'un accidenté du travail, lorsque celui-ci est décédé à la suite d'une affection indépendante de ses blessures.

Les jeunes, malheureusement fort nombreux à l'heure actuelle, qui ont dépassé l'âge de la scolarité et qui ne trouvent pas d'emploi, demeurent une lourde charge pour leur famille et les textes actuels sur la sécurité sociale ne permettent pas toujours de les considérer comme tels.

Je ne ferai qu'évoquer pour mémoire le sort des enfants handicapés devenus théoriquement adultes pour avoir atteint l'âge physique de vingt ans. Ce dossier a été plaidé avec sa chaleur coutumière par notre amie Mme Thome-Patenôtre.

En dépit de toutes ces insuffisances que le budget qui nous est soumis ne permet pas de pallier, les experts les plus optimistes prévoient pour l'année 1969 un déficit d'un milliard de francs et vous avez personnellement, monsieur le ministre, confirmé ce chiffre en estimant qu'il serait au-dessus de la vérité.

Le problème est encore posé de l'inexorable déséquilibre qui persiste toujours entre les recettes et les dépenses dans le domaine de l'assurance maladie en dépit des charges accrues infligées aux cotisants et de lourds sacrifices, socialement bien regrettables, imposés aux malades et aux handicapés.

La mesure simpliste qui consisterait à augmenter à nouveau les cotisations et à diminuer les prestations, inconcevable sur le plan humain, irréalisable sur les plans social et économique, n'apporterait d'ailleurs pas de solution radicale.

La conception, séduisante a priori, suivant laquelle l'augmentation des dépenses de santé serait la conséquence d'une consommation excessive de soins « courants » qu'un accroissement de la participation personnelle des assurés pourrait supprimer, est incontestablement erronée et démentie par toutes les statistiques.

Sans aucun doute, il est possible, dans ce domaine, de réaliser quelques économies, mais sans pénaliser les malades. J'ajoute qu'elles seraient infimes par rapport à l'immense masse des crédits dépensés par ailleurs.

J'aborde maintenant en quelques mots un problème qui me tient à cœur — je m'excuse de le faire dans une discussion aussi générale — celui de la médecine praticienne. En fait, chaque citoyen, chaque médecin est personnellement concerné. Si j'en parle aujourd'hui, c'est parce que j'ai été impressionné d'avoir reçu ces derniers jours une extraordinaire et émouvante correspondance émanant des confrères. Or mes fonctions m'ont permis d'en connaître beaucoup et de les juger.

Depuis longtemps déjà, les problèmes médicaux paraissent aux premières pages des journaux, qu'il s'agisse de greffes d'organes ou d'honoraires médicaux, et ces sujets, passant du merveilleux au plus banal des thèmes de « profit », font l'objet de toutes les conversations.

De plus en plus — beaucoup trop à leur gré — les médecins sont accablés de problèmes matériels, fiscaux, financiers, de sécurité personnelle et familiale, problèmes dont ils voudraient se libérer car ils pèsent lourdement sur l'accomplissement de leur mission. Car ce qui compte avant tout pour eux, c'est leur mission médicale.

Il faut avoir été médecin pour savoir que la médecine n'est pas un problème d'argent. Le dévouement, la perpétuelle et écrasante responsabilité, puisqu'il s'agit toujours de la vie d'autrui, la permanente inquiétude sont autant d'éléments qui ne se financent pas.

Pour un malade, se confier à son médecin, c'est avant tout faire un acte de foi. Pour qu'il puisse traiter son malade avec le maximum d'efficacité, il faut que le médecin puisse ne jamais voir discuter, par quelque détail que ce soit, cette auréole du plus noble, du plus altruiste des métiers.

Il est indispensable, monsieur le ministre, de trouver une formule qui permette de ne pas toujours remettre en question cet exaspérant problème matériel.

Comme le disaient ce matin, avec beaucoup d'humanité et de réalisme, mon ami M. le docteur Benoist et Mme Vaillant-Couturier, il faut adopter des formules nouvelles, apporter aux praticiens une légitime rétribution, une non moins légitime couverture sociale et le débarrasser de toutes ces incessantes tracasseries, notamment par l'application d'une fiscalité plus simple et plus équitable.

Je suis personnellement convaincu que seule une collaboration constante, réelle et confiante avec le corps médical conservant toute sa liberté d'action à laquelle il est très légitimement attaché, mais mieux informé des répercussions économiques de ses prescriptions journalières, dont il n'a pas toujours conscience, permettra de résoudre facilement les problèmes quotidiens qui

se posent aux organismes sociaux, sans pénaliser financièrement le malade.

Car, en fait, la croissance du coût des soins est la traduction sur le plan économique du progrès médical, du développement considérable de la science depuis ces vingt dernières années, des découvertes étonnantes, avec toutes leurs applications à la pratique médicale.

Il s'agit du problème très général de la santé publique. Ce problème, qui est d'ordre national, doit tout naturellement non pas entrer dans la voie des restrictions progressives et systématiques, mais trouver l'indispensable complément financier dans le budget de la nation.

Le droit à la santé, à une vie décente pour tous les citoyens, et notamment pour les plus déshérités de l'existence, les handicapés, les infirmes, les petites gens dont vous parliez hier soir, monsieur le ministre, doit constituer pour nous tous cet acte de solidarité humaine qui doit passer avant toute chose et qui ne peut se concrétiser qu'en trouvant sa très large place dans les importants chapitres du budget des affaires sociales. (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. Sallé. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Louis Sallé.** Monsieur le ministre, dans le cadre de la discussion de ce budget où il a été si souvent question des handicapés, je voudrais appeler votre bienveillante attention sur les problèmes qui se posent plus particulièrement à certains d'entre eux, peut-être plus défavorisés encore que les autres, parce que leur infirmité ne se voit pas : je veux parler des sourds.

Je connais parfaitement deux établissements qui accueillent les jeunes sourds et j'ai pu apprécier la qualité de l'enseignement qui y est dispensé, ainsi que le dévouement des maîtres et des maîtresses, mais j'ai constaté également combien grandes étaient la vitalité et la gaieté de ces enfants en dépit de leur handicap.

Il est juste de dire que des progrès considérables ont été accomplis, tant en ce qui concerne l'éducation que la formation et que, de plus en plus, le jeune sourd apprend très vite à entrer en communication, aussi bien avec ses semblables qu'avec les personnes qui l'entourent.

Cette rééducation est capitale pour éviter un repliement psychologique et permettre la réadaptation souhaitée.

Mais il demeure, néanmoins, un certain nombre de problèmes qui tiennent aux difficultés de placement des jeunes sourds qui ont bénéficié d'une formation professionnelle. Aussi la confédération nationale, qui groupe maintenant toutes les grandes fédérations françaises, souhaite que soient créés des ateliers protégés disposant de l'encadrement nécessaire.

D'autre part, de nombreux cours privés ne font bénéficier leurs élèves d'aucune formation professionnelle du fait qu'ils ne sont pas équipés à cet effet. Aussi les jeunes qui fréquentent ces établissements ne peuvent par la suite, faute de places, entrer dans les institutions spécialisées. De ce fait, il est souhaitable d'envisager la création d'une école professionnelle spéciale destinée aux élèves sortant de ces cours privés.

De même, il serait bon que des foyers, pour les accueillir, soient ouverts ou étendus dans les grandes villes. Il est, en effet, évident que les jeunes handicapés, lorsqu'ils sont ensemble, se comprennent mieux, sont plus heureux et ressentent moins leur infirmité.

Enfin, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, pour assumer les multiples tâches qui leur incombent, les responsables de la confédération sont désarmés : ils ont besoin d'un bureau permanent.

Actuellement, ces dirigeants, tous bénévoles, travaillent avec acharnement au détriment de leur vie familiale, de leurs loisirs et de leur activité professionnelle. Je les ai vus à l'œuvre. Leur dévouement est d'autant plus extraordinaire que leurs conditions de travail sont très difficiles. Qu'il me soit permis ici de leur rendre l'hommage qu'ils méritent. Mais ils voudraient faire plus encore, beaucoup plus. Ils ne le pourront que dans la mesure où une aide importante leur sera accordée.

Madame le secrétaire d'Etat, vous avez bien voulu me recevoir dernièrement avec le secrétaire général de la confédération nationale des sourds. Je vous renouvelle mes remerciements car cette entrevue a fait naître beaucoup d'espoirs.

Parlant de l'enfance inadaptée et des handicapés adultes, vous avez dit hier soir votre volonté de faire tout ce qui est humainement possible pour assurer le développement de leur personnalité et leur intégration dans la société. Je souhaite seulement que vous en ayez les moyens.

Tels sont les quelques éléments qu'il m'a paru bon de soumettre à votre examen, et qui s'inscrivent dans ce délicat dossier des handicapés. Nous sommes de plus en plus sensibles à la détresse de ceux qui ne sont pas tout à fait comme les autres ; de plus en plus, nous nous sentons un peu responsables de leur sort.

J'espère qu'il vous sera possible de répondre aux vœux que je viens d'exprimer, et je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Beraud. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. Marcel Beraud.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, pendant la période de 1939 à 1945, de nombreux jeunes gens non salariés à l'époque se sont engagés volontairement dans les Forces françaises libres ou dans la 1<sup>re</sup> Armée. La plupart se sont évadés de France pour rejoindre les unités combattantes en Angleterre ou en Afrique du Nord.

Or l'article L. 357 du code de la sécurité sociale dispose que « les assurés qui ont été mobilisés, engagés volontaires en temps de guerre, prisonniers, déportés, réfractaires, sinistrés, requis au titre du S. T. O. ou placés, du fait de la guerre, dans des conditions telles que les cotisations versées par eux n'ont pu être constatées ou ne peuvent être justifiées, peuvent voir pris en compte, pour la période postérieure au 1<sup>er</sup> septembre 1939, les trimestres qui seront assimilés à des trimestres d'assurance. Ces trimestres seront pris en considération pour l'ouverture des droits à pension ».

D'après les dispositions de cet article du code de la sécurité sociale, ces jeunes gens ne peuvent bénéficier, ni gratuitement, ni à titre onéreux, de ces années de guerre pour l'assurance vieillesse de la sécurité sociale puisqu'ils n'étaient pas salariés au moment de leur engagement.

Ceux d'entre eux qui sont entrés dans l'administration ou dans les sociétés nationalisées ont vu leurs années de service militaire prises en compte pour le calcul de leur ancienneté et de leur retraite.

Seuls ceux qui sont restés dans le secteur privé où ils n'occupent souvent que des situations modestes, se voient privés du bénéfice de cet article. Il apparaît invraisemblable que ces engagés volontaires pour la durée de la guerre soient pénalisés par rapport à leurs camarades qui ont pu rester ou devenir salariés pendant la dernière guerre, alors qu'eux-mêmes servaient volontairement leur pays.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de prévoir des dispositions permettant aux intéressés de voir pris en compte le temps passé au service du pays, bien qu'ils n'aient pas été assurés avant le 1<sup>er</sup> septembre 1939. Ce serait un acte de justice et de reconnaissance.

Je voudrais, d'autre part, appeler votre attention sur les retraites mutualistes que les anciens combattants peuvent se constituer avec la participation de l'Etat. Cette retraite a été fixée à 1.100 francs depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1967. C'est à la suite d'une discussion en commission mixte paritaire sur la loi des finances de 1967 que mon collègue, M. Robert-André Vivien, avait pu obtenir de M. Boulin, à ce moment-là secrétaire d'Etat au budget, que la retraite fût portée de 900 francs à 1.100 francs, alors que les associations d'anciens combattants souhaitaient 1.200 francs, mais avec la promesse d'une revalorisation tous les deux ans. Je souhaite que cette promesse soit tenue et que la retraite mutualiste puisse être portée à 1.600 francs. Je vous remercie, monsieur le ministre, de ce que vous pourrez faire dans ce sens. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bayou. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Raoul Bayou.** Mesdames, messieurs, le problème de l'emploi est grave dans notre pays. Les orateurs précédents l'ont démontré de manière suffisante.

Qu'il me soit permis, au début de ma courte intervention, de citer l'opinion de M. Labi, secrétaire général de la fédération de la chimie, Force ouvrière, de Villeurbanne. Après avoir exprimé la crainte que « le nombre total de chômeurs, actuellement de 700.000, n'atteigne un million au printemps prochain », M. Labi déclare qu'« il est immoral de contraindre 250.000 jeunes au chômage alors qu'ils n'ont pas encore travaillé ».

Le remède, sur le plan national, à une situation qui n'a que trop duré, c'est d'abord une politique de l'emploi dûment

pensée, et la création de débouchés nouveaux, la notion de « travail pour tous » passant avant celle du « profit de quelques-uns ».

Bref, il faut une meilleure répartition du revenu national et une meilleure utilisation des ressources de la France.

Il faut revenir d'urgence à la semaine de quarante heures et avancer l'âge de la retraite à cinquante-cinq ans pour les femmes, à soixante ans pour les hommes, comme nous l'avons maintes fois demandé.

Le corollaire de ces mesures consiste, bien entendu, dans l'instauration de retraites décentes permettant à chaque travailleur de jouir avant la fin de ses jours d'un repos bien gagné.

Je dois, une fois de plus, souligner que ma région connaît des difficultés auxquelles il serait temps de mettre un terme.

Le nombre des demandeurs d'emplois est important. Il a encore augmenté de 10 p. 100 par rapport à l'an dernier. Le chômage demeure très aigu, notamment en ce qui concerne la main-d'œuvre féminine, particulièrement nombreuse.

Encore faut-il ajouter à ces adultes la masse de jeunes gens et surtout de jeunes filles, titulaires du B. E. P. C. ou d'un C. A. P. qui n'ont aucune chance de trouver du travail sur place et qui doivent obligatoirement s'exiler pour toucher un salaire.

L'afflux des rapatriés d'Afrique du Nord n'a pas contribué à réduire l'ampleur de ce problème puisque rien n'a été fait par l'Etat pour donner du travail à nos compatriotes exilés.

En conclusion, que faudrait-il faire pour que chacun puisse trouver chez nous un emploi convenable ?

En premier lieu, il faudrait vraiment décentraliser l'industrie parisienne et créer des établissements capables d'occuper nos demandeurs d'emplois.

Il conviendrait aussi de décentraliser certaines administrations que nous accueillerions avec joie et avec profit.

Mais ces décentralisations et ces créations ne peuvent être réalisées qu'avec l'aide formelle et active du Gouvernement, comme il l'a fait pour la Bretagne, le Nord et le Pas-de-Calais, par exemple, comme cela se fait tous les jours en Italie dont le gouvernement est plus soucieux que le nôtre de réduire ces cas sociaux.

En second lieu, si le pouvoir actuel veut vraiment aider Béziers et ses environs et leur assurer une vie normale, il doit pallier de toute urgence l'insuffisance actuelle de leur équipement par l'amélioration du téléphone, la modernisation de l'aérodrome de Saint-Privat et du canal du Midi, l'ouverture de l'autoroute Orange—Narbonne, sans oublier le tronçon Béziers—Montpellier, enfin par l'apport de l'énergie nécessaire. Tels sont les éléments indispensables à une bonne reprise des affaires et à la disparition du chômage.

Il faut cependant que les pouvoirs publics sachent que, sans attendre ces réalisations éminemment souhaitables, il est possible d'améliorer la situation de façon particulièrement rapide.

L'augmentation du prix du vin aurait une répercussion très sensible et immédiate sur toute l'économie régionale. Mais, là aussi, la solution appartient au Gouvernement et je n'ai pas l'impression qu'il l'ait bien comprise.

Je me dois d'ajouter encore une observation. Le jour où l'indemnisation des rapatriés d'Afrique du Nord interviendra, permettant à nouveau une vie décente à des milliers de gens qui connaissent, à l'heure actuelle, une vie précaire, un nouvel élément de prospérité sera insufflé dans nos villes et dans nos campagnes.

Je souhaite ardemment que toutes ces mesures, justes et salvatrices, interviennent à très brève échéance. (*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. Chaumont. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. Jacques Chaumont.** Mesdames, messieurs, les grandes civilisations du passé portaient un respect particulier aux personnes âgées.

Eh bien ! la société française moderne a changé tout cela !

M. Ribadeau Dumas a conclu son rapport en soulignant que la volonté française de poursuivre une politique démographique, vraisemblablement nécessaire, avait pour conséquence de sacrifier la vieillesse à la famille, le passé à l'avenir.

Six millions de Français sont actuellement âgés de plus de soixante-cinq ans, et près de neuf millions ont plus de soixante ans. C'est presque un Français sur cinq qui appartient,

ou qui est sur le point d'appartenir à cette catégorie sacrifiée, dont une fraction importante vit ou va devoir vivre avec 2.500 francs par an.

Je vous salue donc, monsieur le ministre, d'avoir annoncé votre intention de définir très rapidement une politique du « troisième âge ».

En 1961, le rapport Laroque contenait un certain nombre de propositions. Elles n'ont guère été suivies d'effets. Il est vrai que ce rapport avait un défaut essentiel, celui de ne pas s'appuyer sur une étude financière chiffrée du coût des mesures proposées.

Il avait aussi l'inconvénient de ne pas placer les problèmes de la vieillesse dans le cadre d'une vision globale de la société et de la place de l'homme dans cette société.

Il y aurait beaucoup à dire sur ce thème. Je voudrais seulement souligner qu'il n'est pas sans inconvénient de tronquer en jeunesse, âge adulte et vieillesse une vie humaine qui, elle, est continue, sans prévoir des transitions entre ces étapes.

C'est ainsi qu'il n'est sans doute pas souhaitable de faire passer brutalement une personne de la vie active à la retraite sans une transition sous forme de réductions d'horaires, ou de postes appropriés. Mais il va de soi que l'amorce d'une politique du troisième âge, c'est d'abord une protection efficace des travailleurs âgés approchant de la retraite; je voudrais à ce sujet appeler votre attention sur deux points précis: tout d'abord sur le cas des travailleurs âgés de plus de soixante ans qui sont victimes de licenciements collectifs.

Les travailleurs touchés par de telles mesures perçoivent les allocations de chômage de l'Etat et les allocations de l'A. S. S. E. D. I. C.

Dans les zones de conversion, le travailleur qui se trouve dans cette situation est admis au bénéfice de l'allocation du fonds national de l'emploi et il peut être placé dans une position de préretraite. Mais il n'en est pas de même lorsque le travailleur licencié perd son emploi dans une zone qui n'est pas une zone de conversion.

Or, monsieur le ministre, vous savez beaucoup mieux que moi que les travailleurs âgés de plus de soixante ans ne peuvent pratiquement pas retrouver un emploi. Si vous les admettez au bénéfice de la préretraite, vous faites de ces travailleurs licenciés des retraités, ce qu'ils ont bien le droit d'être après quarante-cinq ou cinquante ans de travail. Mais en refusant l'extension de cette mesure à toutes les régions, vous acceptez que des travailleurs de soixante-deux, soixante-trois ou soixante-quatre ans soient des chômeurs après toute une vie de labeur.

C'est pourquoi je vous demande instamment, comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, de réviser votre position sur ce point.

En second lieu, je voudrais appeler votre attention sur un problème qui, je le sais, vous préoccupe. Le code de la sécurité sociale prévoit la liquidation anticipée de la retraite au profit des travailleurs qui justifient de trente ans de cotisations et qui pendant vingt ans ont exercé une activité pénible de nature à provoquer l'usure prématurée de l'organisme. Le décret d'application de cette disposition du code de la sécurité sociale n'a jamais paru car, m'a-t-on assuré, l'établissement de la liste des activités pénibles soulève des difficultés.

Je veux bien le croire, mais je souhaiterais que vos services fassent les efforts nécessaires pour dresser cette liste, et permettre ainsi à des travailleurs particulièrement éprouvés de prendre à soixante ans une retraite bien méritée.

J'ai tenu à évoquer ces deux points précis, mais leur solution devrait, à mon sens, s'inscrire dans le cadre de cette politique du troisième âge que vous vous proposez de définir.

Votre collègue de l'éducation nationale et le Gouvernement n'ont pas été insensibles à la tumultueuse et romantique révolte des étudiants. Je veux espérer, monsieur le ministre, que le Gouvernement écoutera aussi l'appel silencieux des personnes âgées. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Poncelet. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Christian Poncelet.** Dans le temps très bref qui m'est imparti, je vous exposerai, en style télégraphique, monsieur le ministre, les préoccupations de plusieurs catégories sociales particulièrement dignes d'intérêt.

Je parlerai d'abord des femmes exerçant un métier pénible.

★

Celles-ci, au regard de la loi, ne peuvent actuellement obtenir la retraite de la sécurité sociale au taux plein, c'est-à-dire 40 p. 100, avant l'âge de soixante-cinq ans.

Il est pour le moins étonnant que des dispositions, très justifiées, aient permis d'accorder une retraite au taux plein à des travailleurs du sexe masculin exerçant des métiers pénibles, que ce soit les mineurs, les agents des services actifs de la fonction publique, ou les personnels de la police, et que des dispositions similaires n'aient jamais été prises en faveur des femmes.

Permettre aux femmes ayant exercé un métier pénible de prendre leur retraite au taux plein à 60 ans est tout simplement une mesure de justice. En effet, s'il est vrai que l'espérance de vie s'est beaucoup accrue au cours des dernières décennies, il est bien plus certain que l'usure physique entraînée par un métier pénible abrège la vie, si bien que les personnes concernées ne peuvent guère profiter d'une retraite prise à partir de 65 ans. Et le ministre des affaires sociales, député du Nord, connaît bien, j'en suis convaincu, le cas des femmes salariées des tissages et filatures qui sont astreintes aujourd'hui, en raison de la nécessaire productivité, à des tâches difficiles et pénibles dans bien des circonstances.

J'en viens maintenant au cas des mères de famille exerçant un emploi. Une étude récente a montré que la durée hebdomadaire de travail — en additionnant le travail ménager et le travail professionnel — est de 84 heures pour une femme ayant trois enfants et plus qui exerce une profession, et en admettant que le travail professionnel est en moyenne d'une durée moindre que pour les femmes n'ayant qu'un seul enfant ou pas du tout. Or tel n'est pas toujours le cas. Ce qui signifie que certaines femmes accomplissent jusqu'à 90 heures par semaine de travail, selon des statistiques très officielles.

Je n'ai pas besoin de préciser qu'une telle moyenne entraîne également une usure physique prématurée.

Il conviendrait donc d'aménager les conditions d'ouverture du droit à la retraite des mères de famille. On pourrait concevoir, par exemple, un système leur ouvrant droit à la retraite d'autant plus tôt que les enfants élevés seraient plus nombreux.

Les accroissements continus de la productivité nous permettent, sans aucun doute, d'envisager à moyen terme la généralisation pour toutes et pour tous de la retraite à soixante ans, et je m'en réjouis.

En attendant, des mesures partielles s'imposent d'urgence. L'ouverture du droit à la retraite à l'âge de soixante ans doit être accordée suivant des critères inattaquables sur le plan de l'équité. Le critère des charges familiales est de ceux-là.

Je viens de déposer à ce sujet une proposition de loi que je vous demande d'accueillir favorablement car elle est raisonnable et nous permettra de donner à ce début de législature l'orientation sociale que nous souhaitons lui voir prendre. Et vous êtes particulièrement bien choisis, monsieur Maurice Schumann, pour accomplir cette œuvre hautement sociale.

Je voudrais, par ailleurs, appeler votre attention sur le sort des orphelins. Dans nombre de pays les plus évolués, une allocation-orphelin a été créée. Il paraît inconcevable que notre pays, qui se veut et qui est à l'avant-garde dans le domaine social, ne suive pas cet exemple.

Il n'est pas besoin d'insister beaucoup, tant elle est évidente, sur la nécessité de permettre aux personnes ayant la charge d'un orphelin d'orienter son avenir. L'allocation-orphelin pallierait en quelque sorte les effets des peines qui les ont frappées. Elle les mettrait à l'abri, autant que faire se peut, des problèmes matériels nés de leur malheur.

Je sais bien que la législation actuelle accorde le bénéfice des prestations familiales à la grande majorité des orphelins. Mais l'aide ainsi accordée ne tient pas compte des charges aggravées qui pèsent sur le père ou la mère de famille obligé de subvenir seul aux besoins d'enfants en bas âge. En outre, les prestations familiales ne résolvent pas tous les problèmes.

Il est incontestable, par exemple, que les orphelins pris en charge par des ménages tiers ou des œuvres devraient ouvrir droit à une allocation spéciale.

Enfin, et pour terminer, il est regrettable que la loi n° 63-1240, relative au fonds national de l'emploi, témoigne de la méconnaissance de certaines réalités.

L'article 3 de ce texte dispose que dans les régions où les professions sont menacées d'un grave déséquilibre de l'emploi, des conventions conclues entre le fonds national de l'emploi et des organismes professionnels ou syndicaux ou avec des entreprises pourront assurer le paiement d'allocations en cas de licenciement.

Dans la pratique les entreprises menacées sont précisément celles qui, pour des raisons financières évidentes, ne peuvent ou ne veulent pas conclure de telles conventions.

Pour rendre la loi efficace, il faut que ces conventions puissent être conclues non seulement avec des entreprises mais aussi au niveau des branches d'activité, comme je le proposais déjà dans mon intervention du 25 octobre 1967. Ce n'est que dans ce cas que les problèmes posés par l'emploi dans les régions et les professions pourront être réglés.

Je n'en veux pour preuve que la lenteur de l'élaboration d'une convention entre le fonds national de l'emploi et certains secteurs économiques. Les organisations professionnelles semblent réticentes et tirent argument de l'article 3 pour rejeter sur les entreprises en difficulté les charges résultant des conventions à passer avec le fonds.

A mon sens, des accords valables pour une profession entière sont seuls capables de redresser la situation dans le domaine de l'emploi.

Dans votre réponse à ma question n° 1747 vous avez reconnu, monsieur le ministre : « Il est vrai que la situation difficile d'une entreprise peut constituer un obstacle à la conclusion de ces conventions. Dans certains cas la disparition définitive de l'entreprise entraîne l'impossibilité... — c'est hélas très souvent le cas pour ne pas dire toujours ! — « ... pour elle d'assurer à ses anciens salariés le versement mensuel de sa contribution.

« Il peut être remédié à cette difficulté par un versement en capital de l'entreprise au fonds national de l'emploi au moment de la signature de la convention, versement qui représente la totalité de sa part au financement.

« Cette procédure suppose, bien entendu, que les dispositions financières de la société soient suffisantes pour qu'elle puisse acquitter sa contribution. »

Or c'est rarement le cas : si elle ferme ses portes, c'est parce qu'elle éprouve des difficultés financières et qu'elle n'a pas la possibilité de passer la convention. Et les entreprises n'envisagent de passer de telles conventions que lorsqu'elles sont, hélas ! en difficulté.

Il faut donc sortir de ce cercle vicieux. Etant donné que le fonds national de l'emploi n'a — vous l'avez indiqué, monsieur le ministre — pratiquement jamais trouvé d'organisation professionnelle qui accepte de souscrire à de telles conventions, il faut supprimer le deuxième terme de l'alternative et les rendre obligatoires entre les professions et le fonds national de l'emploi, *a fortiori* dans les branches bénéficiant pour leur restructuration d'une aide de l'Etat.

Telles sont les observations que je désirais présenter sur le fonds national de l'emploi dont l'application, il faut le reconnaître, est inopérante et qui n'a pas rempli la mission que le législateur lui avait assignée, de garantir le personnel licencié, qui se trouve ainsi démuné de ressources. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)*

**M. le président.** La parole est à M. La Combe. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

**M. René La Combe.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, les Français ne sont pas tellement malheureux. Le régime social que nous avons mis sur pied depuis plusieurs années leur permet, quel que soit leur milieu, de vivre à peu près convenablement.

Cependant, deux catégories parmi nos compatriotes sont quelque peu délaissées.

Il s'agit d'abord des veuves civiles, chefs de famille, c'est-à-dire de femmes qui sont restées veuves avec des enfants à charge.

Les maires des communes rurales, parmi lesquels je compte de nombreux amis, m'ont prié de vous exprimer l'angoisse et l'inquiétude que leur inspire le sort de ces femmes seules chargées de famille.

De même l'association nationale des veuves civiles chefs de famille, de création récente, m'a demandé, comme à tous mes collègues, d'intervenir en leur faveur dans ce débat. Et je crois savoir que cinq ou six propositions de loi émanant de tous les groupes de l'Assemblée ont déjà été déposées pour adoucir le sort de ces femmes sans avoir, malheureusement, abouti jusqu'à maintenant.

Je vous demanderais donc, monsieur le ministre, de bien vouloir étudier ces questions qui intéressent trois millions de veuves en France dont 250.000 ont des enfants de moins de vingt et un ans.

Je joins mes propos à ceux de mon ami M. Poncelet qui vient de demander l'institution d'une allocation pour les orphelins.

Vous m'excuserez, mon cher collègue, de citer votre nom à cette tribune.

**M. le président.** M. La Combe, je vous rappelle que les interpellations de collègue à collègue sont interdites par le règlement.

**M. René La Combe.** Encore faudrait-il que le budget des affaires sociales permette le versement de cette allocation.

Ce budget est déjà considérable. Peut-être serait-il possible d'en prélever une partie au profit des veuves et notamment de celles qui sont encore chargées de famille.

**M. Christian Poncelet.** Très bien !

**M. René La Combe.** Qu'il me soit maintenant permis d'évoquer le sort des familles — parfois nombreuses — qui comptent en leur sein un enfant inadapté. Quand celui-ci atteint l'âge de vingt ans, se pose un problème que vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, et que plusieurs de mes collègues ont déjà évoqué à cette tribune.

J'insiste sur la gravité de ce problème. Quand l'enfant inadapté atteint l'âge de vingt ans, sa famille, quelle que soit la modicité de ses revenus, ne bénéficie plus des allocations de la sécurité sociale, et elle doit compter sur ses propres moyens pour assurer la subsistance de l'inadapté. La famille subit donc un double préjudice : d'une part, elle perd les allocations de la sécurité sociale ; d'autre part, elle est tenue d'acquitter une cotisation assez lourde.

C'est un problème qui mérite de retenir toute votre sollicitude.

Monsieur le secrétaire d'Etat à l'emploi, c'est maintenant à vous que je m'adresse plus particulièrement pour appeler votre attention sur le sort des jeunes du monde rural, dont j'ai déjà eu l'occasion d'entretenir votre collègue de l'éducation nationale.

Dans les familles rurales des communes de l'Ouest, un ou deux enfants restent à la terre, les autres — quatre ou cinq selon la grandeur des familles — émigrent vers les villes.

Dans ces régions qui ont encore une réputation de richesse agricole, le seul problème économique et social qui demeure est celui de l'emploi, mais il est quelque peu angoissant.

J'avais notamment signalé à M. le ministre de l'éducation nationale que les jeunes manquent d'information. Je crois savoir que vous mettez actuellement sur pied un organisme d'information où les familles trouveront conseils et aides pour guider l'avenir de ces jeunes qui restent maintenant à l'école jusqu'à seize ans, peut-être jusqu'à dix-huit ans un jour.

Je plaide plus particulièrement en faveur des jeunes agriculteurs puisque le grave problème qui se pose actuellement à notre pays est précisément leur mutation vers l'industrie. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

**M. William Jacson.** Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le secrétaire d'Etat, pour la cinquième fois, je suis à cette tribune pour appeler particulièrement votre attention sur les problèmes douloureux de la vie.

Il vous souvient que j'ai déjà évoqué l'assistance aux personnes âgées. Je vous ai révélé l'existence d'un organisme fondé en 1964, la D. I. P. A., c'est-à-dire la Défense des intérêts des personnes âgées et infirmes.

Autour de ses quatre fondateurs se sont groupés des parlementaires venus de tous les horizons politiques. Le but de cette association du type de 1901 était d'éduquer des foyers-villages pour assurer, dans toute la France, des lieux de retraite où nos vieux pourraient écouler le reste de leur vie dans la sécurité et la dignité.

Le premier de ces villages a été construit à Saint-Nicolas-de-Port, en Meurthe-et-Moselle. Il est complet et nous refusons malheureusement du monde. Cette réalisation fait honneur au précédent gouvernement.

La tranche 1968 de cinq foyers-villages à réaliser en Moselle, en Mayenne, dans le Lot-et-Garonne, les Basses-Pyrénées et dans le Vaucluse n'a pu se concrétiser jusqu'à maintenant car les engagements pris par le gouvernement précédent ont été remis en cause à la suite des événements de juin 1968.

M. le Premier ministre, Couve de Murville, nous a promis de mettre tout en œuvre pour que la subvention de 6 millions de francs promise soit débloquée rapidement.

J'espère, monsieur le ministre, que, comme pour la première réalisation, ces fonds seront mis à votre disposition et que vous voudrez bien nous apporter alors vos conseils et votre collaboration afin que nous puissions construire ces ensembles qui répondent à un besoin d'une urgence nationale puisque nous devons faire face actuellement à soixante demandes de création de foyers-villages.

Le deuxième point sur lequel je désire appeler votre attention est celui du groupement des intellectuels handicapés physiques. Ce groupement, qui a vu le jour à Nancy, n'a pu se développer que grâce à des subventions locales.

Il va sans dire que l'association éprouve des difficultés très grandes en regard de ses efforts méritoires. A son début, elle a suscité l'intérêt du gouvernement en la personne de M. Habib-Deloncle, alors sous-secrétaire d'Etat à l'éducation nationale. Celui-ci, après avoir visité les locaux qu'elle occupait et s'être entretenu avec son président et les responsables, s'est déclaré heureusement surpris et impressionné par le courage de jeunes gens qui, en dépit de redoutables infirmités, n'hésitaient pas à faire tout ce qu'ils pouvaient pour acquérir des connaissances et même parvenir aux plus hauts titres universitaires, tels que ceux d'enseignants ou de médecins.

L'assistance financière qui a présidé au démarrage de cette association est d'une complexité en rapport avec l'action entreprise. Cette complexité se manifeste sur le plan géographique, le mouvement régional devenant national, ainsi que par la nature des activités, que ce soit le caractère social de l'aide à des infirmes ou le caractère pédagogique de l'aide à des étudiants.

La situation actuelle est plus nette, car des distinctions sont établies entre les activités entreprises sur le plan national et celles qui ont le caractère régional, entre celles qui ont trait à l'éducation et celles qui concernent les soins.

L'intervention de l'Etat se justifie de plus en plus par l'implantation de nouveaux centres tels que ceux de Montpellier, d'Amiens, de Grenoble, d'Orléans, de Marseille et de Lyon.

La demande de subvention présentée me paraît amplement justifiée par la création de services à caractère plus social qu'universitaire : ouverture de foyers, services de transports, adaptation de véhicules, aide au logement, frais de personnel indispensable aux infirmes pour l'exercice d'une activité, service d'entraide.

L'action de caractère local entreprise il y a quatre ans par un courageux groupe d'étudiants nancéiens démontre par son efficacité et son ampleur qu'elle répondait à un véritable besoin. L'objectif est de rendre les études accessibles à tous ceux qui, surmontant leurs infirmités motrices ou sensorielles, s'efforcent d'atteindre le but et la carrière auxquels leur intelligence et leur volonté leur donnent droit.

Pour le Gouvernement, le moment est arrivé où l'aide financière ne peut plus être une charité, mais doit se concrétiser par une décision réglementaire. Des démarches ont été entreprises auprès du ministre de l'éducation nationale pour institutionnaliser les initiatives du groupement des intellectuels handicapés physiques. En attendant cette décision, il importe que le ministre des affaires sociales permette à ces collectivités particulièrement intéressantes de survivre.

Le dernier sujet dont je voulais aussi vous entretenir a été souvent évoqué ce soir. Il s'agit des enfants infirmes mentaux. Leur cas pose un douloureux problème. J'en ai été saisi par des municipalités, par des organismes de placement et d'aide aux jeunes handicapés, par l'association nationale des amis des polios et handicapés physiques, qui m'ont exposé la faiblesse de leurs moyens pour venir en aide aux enfants infirmes mentaux. La législation actuelle semble très sommaire sur certains points, notamment en ce qui concerne la cessation des allocations de sécurité sociale à partir de vingt ans si l'inadapté ne travaille pas.

Après avoir étudié cette question, j'ai eu la pénible surprise de constater les échecs répétés subis par mes collègues dans leurs efforts pour trouver une solution. Je ne citerai pour exemple que la proposition de loi n° 437 déposée en 1963 par notre ami Dusseaux à qui a été opposé l'article 40 de la Constitution, et la dernière question posée par notre ami M. Deniau à laquelle le ministre des affaires sociales de l'époque a répondu en janvier 1968 en énumérant des mesures « dont l'importance et l'application ne sont pas encore déterminées de façon définitive ».

Ce problème est de plus en plus angoissant et donne l'impression très nette que le Gouvernement n'est pas encore sensibilisé. Les handicapés mentaux représentent de 700.000 à 800.000 personnes. Les familles redoutent que ces malheureux soient délaissés à leur majorité.

Or, un enfant inadapté placé dans un institut médico-pédagogique est susceptible de faire des progrès. Malheureusement, en France, quatre déficients mentaux sur cinq ne trouvent pas les établissements spécialisés auxquels ils ont droit.

Les familles de Meurthe-et-Moselle qui ont la malchance d'avoir un infirme mental doivent payer pour que cet enfant puisse travailler dans un atelier protégé. Une telle situation est un scandale qui doit immédiatement cesser.

S'agissant enfin des aveugles et des grands infirmes, je pense, comme notre collègue Mme Nicole de Hauteclocque, qu'il est impossible de vivre avec 6,84 francs par jour ; c'est pourtant, très fréquemment, la seule ressource mise à leur disposition. Aussi me paraît-il urgent de revaloriser pour les aveugles et pour les grands infirmes, les allocations de l'aide sociale et les pensions d'invalidité de la sécurité sociale.

J'espère que l'effort que nous avons tous fait aujourd'hui ne sera pas, une fois de plus, une vox clamans in deserto. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux affaires sociales. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**Mlle Marie-Madeleine Dienesch, secrétaire d'Etat aux affaires sociales.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, écouter d'aussi nombreux orateurs sur des sujets aussi divers est à la fois un motif de découragement et de réconfort.

Un motif de découragement parce que, tout au long de la journée, nous avons entrevu les perspectives idéales de ce que devrait être une politique sociale complète, qui répondrait à tous les besoins. Mais aussi, nous avons mesuré l'ampleur des difficultés auxquelles nous nous heurtons à chaque budget. Quoi que nous fassions, une marge subsistera toujours entre ces grandes aspirations parfaitement légitimes que vous avez évoquées et ce que nous pouvons modestement vous apporter année après année.

Motif de réconfort néanmoins, parce que tous les orateurs nous présentent les observations qu'ils ont pu faire dans leur région, évoquent les malheurs qu'ils ont pu cotoyer et les expériences qu'ils ont tentées dans tel ou tel secteur de l'aide sociale. Nous pouvons donc trouver dans leurs interventions une source de renseignements pour les réalisations futures.

Nous avons mesuré à la longueur de ce débat combien ces sujets vous tenaient à cœur. Sur tout cela, nous pouvons donc fonder beaucoup d'espoirs.

Je vais m'efforcer de répondre aux principales interventions qui relèvent du secrétariat d'Etat dont j'ai la charge hier soir, à une heure encore plus tardive, j'ai déjà fait le bilan de ce que nous pouvions vous présenter. Mais on m'a posé de nouvelles questions, quelques-unes parfois un peu indiscrettes. (Sourires.) Je ne pourrai répondre complètement à toutes. Je donnerai toutefois des précisions supplémentaires, rappelant cependant que j'ai déjà fourni hier quelques éléments de réponse.

**M. Duraffour** m'a interrogé sur le comité féminin. Il m'a demandé à quel stade en étaient les études poursuivies par ce comité qui a été créé par M. Grandval. Effectivement, ces études sont très intéressantes.

Je peux vous dire, monsieur Duraffour, que, dès mon arrivée au ministère, j'ai tenu à assister à sa première réunion d'études. Le dernier débat auquel j'ai assisté portait sur les crèches et les gardiennes. Les membres de ce comité féminin, qui représentent tous les syndicats et toutes les grandes organisations féminines, accomplissent un travail très sérieux et émettent des avis qui nous sont précieux. Mais, vous avez raison, il ne suffit pas seulement de se réunir pour travailler. Encore faut-il que cette action aboutisse.

C'est pourquoi nous avons mis au point certaines modalités d'action ; nous avons décidé que les rapports qui auraient été acceptés par la majorité, seraient transmis automatiquement au ministre intéressé. Cela a d'ailleurs déjà été fait notamment en ce qui concerne les travaux sur l'égalité des salaires et l'emploi féminin, questions qui concernent M. Dumas. Des avis intéressants ont été émis au sujet de la retraite. Ils ne traduisent d'ailleurs pas toujours l'opinion de toutes les femmes de France mais ils permettent tout de même d'éclairer certains aspects du problème.

De tout cela nous tirons une expérience et nous communiquons aux différents ministres les conclusions qui peuvent les aider à prendre des mesures plus judicieuses.

Quant à la publicité, j'y ai pensé aussi. Il est certain que tant de travail ne doit pas rester ignoré. C'est pourquoi j'ai demandé à M. le ministre d'Etat — et il m'a donné immédiatement son accord — que certains de ces rapports paraissent dans la *Revue française des affaires sociales*.

Votre vœu sera ainsi réalisé, monsieur Duraffour. Peut-être pourrions-nous alors prendre mieux conscience des problèmes qui préoccupent plus particulièrement les femmes, problèmes qui n'ont pas toujours été étudiés autant qu'ils auraient dû l'être et dont on n'a pas toujours tenu suffisamment compte.

Je vais maintenant reprendre les différents points sur lesquels je me propose d'intervenir. J'ai essayé de grouper les questions par secteurs. Je ne pourrai sans doute pas répondre individuellement à chaque orateur, mais j'espère qu'aucun d'entre vous, mesdames, messieurs, ne se sentira oublié.

J'apporterai donc quelques précisions sur la protection maternelle et infantile, la santé scolaire, les foyers de jeunes travailleurs, les enseignements paramédicaux, les personnes âgées, les handicapés.

En ce qui concerne la protection maternelle et infantile, je remercie très profondément le docteur Lafay de ce qu'il a dit. Il a, en effet, et je l'avais souligné hier soir, montré la dimension véritablement nouvelle que nous pourrions donner à cette protection.

Soutenant ce que j'avais proposé, il a montré combien il était nécessaire d'entreprendre cette action, qui, pour le pays — et l'argument a aussi du poids auprès de mon collègue des finances — sera infiniment moins onéreuse que tout ce qu'il faut ensuite dépenser pour assumer dans une famille les soins, la rééducation et quelquefois la simple survie d'un arriéré profond durant de très longues années.

Je crois que c'est sagesse financière; mais je dirai aussi que c'est sagesse humaine, car nous réalisons également une économie considérable de souffrances. Cela doit donc être un élément essentiel de notre orientation.

Vous avez parlé de la tuberculose, monsieur Lafay, et vous avez eu raison. Nos centres de protection maternelle et infantile font ce qu'ils peuvent. Il convient, en effet, de procéder le plus rapidement possible à la prévention par la vaccination. Mais il importe de réfléchir sur une mesure obligatoire qui n'est pas toujours respectée ou sanctionnée.

Je pense d'ailleurs que nous devons faire davantage appel à l'éducation sanitaire et sociale. Là encore, il m'appartient peut-être de regrouper tous les organismes compétents.

Quelques péripéties se sont produites dans l'organisation de ce secteur qui est de mon ressort. Je crois véritablement que nous devons, autant que possible, tendre vers l'unification, éviter les doubles emplois, et faire en sorte que les mêmes crédits permettent d'obtenir des résultats beaucoup plus satisfaisants. Je puis vous donner l'assurance que je vais m'attacher à cette tâche.

Vous avez parlé de la prévention dans le domaine des handicaps. Hier, j'ai déjà énuméré assez longuement les mesures que je comptais prendre. J'en ajoute quelques autres, par exemple le quatrième examen prénatal et le dépistage des incompatibilités sanguines fœto-maternelles.

La commission de la maternité étudie actuellement la définition des femmes à risque de grossesse élevée, qui nécessitent une surveillance renforcée, ainsi que le développement de la surveillance sanitaire à la naissance.

Nous avons en projet l'institution d'un examen médical approfondi au cours de la première semaine de la vie, indispensable pour le dépistage de la phénylcétonurie par exemple.

Nous avons également en préparation une circulaire qui améliorera le travail des puéricultrices.

Une révision des normes relatives aux établissements d'accouchement, auxquels Mme le docteur Troisier a fait allusion, est entreprise.

Une circulaire du 3 mai 1968 a donné des directives en matière de lutte contre les affections néonatales. En liaison avec l'I. N. S. E. E., nous essayons de mieux enregistrer les causes de la mortalité.

Je n'insisterai pas davantage. Je vous ai annoncé hier soir un projet de loi auquel je voudrais vraiment que l'Assemblée puisse s'associer. Il s'agit d'exiger des certificats de santé à certaines époques de l'enfance, certificats qui seront mentionnés sur le carnet de santé. En effet, à quoi sert ce carnet? Nous l'avons institué, nous le distribuons, mais souvent sans grand résultat. Ce qui me paraît le plus désolant c'est que cela nous oblige à réclamer à chaque instant des fiches supplémentaires. Le même médecin est obligé de donner pour une vaccination un certificat alors qu'une simple notation sur le carnet de santé, nous permettrait évidemment de suivre beaucoup mieux l'enfant et d'éviter des accidents que le manque d'organisation risque parfois de provoquer.

Sur ce point, je vous demanderai de nous aider quant à la détermination de ces examens et de ces certificats et sur la

façon d'employer ce carnet de santé qui doit être l'élément fondamental de notre politique de prévention. (Applaudissements.)

Puisque je parle du jeune âge, je dirai un mot des gardiennes d'enfants, problème évoqué au cours de la discussion. Il est évident que nous ne pouvons pas développer les crèches autant que nous le souhaiterions, en raison du coût très élevé de l'opération. Il nous faut faire une étude économique. Nous avons en tout cas aujourd'hui une autre solution qui, quelquefois même, pour des raisons philosophiques ou psychologiques, convient mieux à certaines familles. Il serait ridicule d'empêcher par une disposition malencontreuse le développement de ce mode de soins apporté à l'enfant. C'est pourquoi nous sommes décidés, en accord avec M. Maurice Schumann, à réviser les conditions d'allocation des allocations familiales à ces gardiennes d'enfants.

Plusieurs orateurs — en particulier M. le docteur Benoist, M. Lepage, M. Lehn, M. le docteur Thillard — m'ont parlé de la santé scolaire.

Il est bien évident que, dans ce domaine, nous n'avons pas pu réaliser tout ce que nous aurions voulu, et cela pour deux raisons.

Il faut d'abord que la santé scolaire prenne un départ mieux assuré.

Si nous avons une bonne protection maternelle et infantile, avec une surveillance du premier âge beaucoup plus régulièrement assurée, la santé scolaire sera alors établie sur des bases plus solides. Actuellement, nous sommes tributaires de la première année de scolarité: il faut attendre que l'instituteur ait détecté les inadaptations ou les insuffisances de l'élève. Ainsi donc, dès l'entrée à l'école, nous pourrions déjà, par un simple regard sur le carnet de santé, déceler les enfants qui ont besoin d'être particulièrement suivis.

Mais il y a aussi — cela a été dit avec raison — la question du personnel.

Le problème n'est pas spécifique aux services de santé scolaire. Il intéresse toute la santé publique. La pénurie de personnel est, en effet, générale du fait du niveau peu élevé des rétributions.

Une étude est actuellement en cours, menée en commun par les affaires sociales, les finances, la fonction publique. Un projet a été élaboré par les services et soumis récemment aux organisations syndicales intéressées avant que nous saisissions les services des finances et de la fonction publique. Ce projet porte alignement de indices des médecins de santé sur ceux des ingénieurs géographes. Heureux géographes!

Mais d'ores et déjà une provision de 1 million de francs a été inscrite au projet de budget pour 1969 en vue d'une revalorisation dont pourraient ainsi bénéficier les médecins.

En ce qui concerne la titularisation, le concours que nous venons de faire passer nous permet de recruter 80 médecins. D'autre part, 72 contractuels seront titularisés. Enfin, nous envisageons pour le prochain budget diverses dispositions permettant la titularisation de 100 médecins contractuels. Ainsi 164 médecins contractuels sur 482 seront titularisés avant la fin de l'année 1969, soit plus du tiers.

Avec quelque détermination, nous pourrions avoir les médecins dont nous avons besoin. C'est une question capitale. J'ai parlé hier du taux des vacances. D'autres solutions peuvent également être envisagées. On pourrait, par exemple, faire appel à des étudiants qui sont en fin de scolarité puisqu'ils sont déjà remplaçants et les affecter dans ce service.

Quoi qu'il en soit, nous devons chercher à pallier l'insuffisance des effectifs; et ce budget nous permet déjà d'agir en ce sens, ce dont nous devons nous réjouir. Ainsi, l'inspection de santé scolaire prendra enfin, je l'espère, un départ, sur de meilleures bases, grâce à un personnel plus nombreux et mieux rétribué.

M. Thoraille a parlé des foyers de jeunes travailleurs. Un groupe d'étude composé de représentants du ministère des affaires sociales, du secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports, des services du Plan, de la caisse nationale des allocations familiales, de la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, de l'union des foyers de jeunes travailleurs a étudié ce problème et, après beaucoup de travail, a abouti à des conclusions. Il n'y a donc pas manqué d'intérêt de la part du Gouvernement.

Aux besoins évalués par ce groupe d'étude correspondent bien, en effet, les 25.000 places supplémentaires qui devraient être prévues au VI<sup>e</sup> Plan.

Certes, une coordination des implantations est nécessaire. Comme dans toute initiative sociale, les bonnes volontés font

ce qu'elles peuvent et nul ne doit les décourager. Mais la pénurie des crédits nous oblige à rationaliser nos efforts.

Comment le ministère des affaires sociales pourrait-il ne pas approuver l'aide à accorder aux jeunes travailleurs ? Pourquoi ceux-ci ne bénéficieraient-ils pas d'une aide similaire à celle qui est accordée aux étudiants ?

Le problème est posé. Si nous voulons réaliser une société plus démocratique, il importe que les travailleurs bénéficient d'une aide importante.

Il convient donc d'aider le financement de ces constructions et leur équipement, et de favoriser le bon fonctionnement de ces foyers en faisant appel à des animateurs. L'animation constitue d'ailleurs un grand problème dans le monde moderne. Des animateurs sont indispensables aux foyers de jeunes travailleurs, comme aux maisons de retraite des personnes âgées, car s'adaptant parfaitement aux exigences d'une catégorie sociale déterminée, ils possèdent ainsi une connaissance approfondie de ses besoins.

L'an prochain, nous pourrons certainement dégager une première tranche de crédits calculés d'après les études réalisées. D'ailleurs les autorisations de programme prévues à cet effet pour 1968 étaient tout de même supérieures à celles de 1967, ce qui est un léger motif d'encouragement. Bien entendu, nous devons poursuivre cette action.

J'aborde maintenant la question du personnel paramédical et des infirmières.

Je l'ai dit hier, avec suffisamment de force, je l'espère, pour être comprise : nous devons fonder toute notre politique sanitaire et sociale sur un personnel qualifié dont le rôle ne doit pas être considéré comme secondaire.

Ces hommes et ces femmes consacrent leur vie à un travail indispensable à la santé de la population, et irremplaçable.

Il faut donner à tout ces personnels un élan nouveau, ainsi que le soulignaient éloquemment Mme Vaillant-Couturier, le docteur Thillard, MM. Royer, Feit, Marie et sans doute d'autres orateurs qui voudront bien m'excuser si je ne les cite pas ici. Leurs interventions, en majeure partie consacrées à ce problème, ont retenu toute mon attention.

J'ai d'ailleurs, dans mon discours, énoncé les moyens de redonner un élan nouveau à notre politique en matière de personnels paramédicaux. Ce qu'il faut, c'est reconsidérer d'abord les études nécessaires à l'exercice des professions paramédicales, ensuite les conditions de carrière.

En ce qui concerne les études, j'ai relevé certaines contradictions dans les différentes interventions. Certains orateurs voudraient que le niveau des études soit moins élevé, ce qui permettrait d'accueillir plus d'élèves. En revanche, d'autres souhaiteraient qu'il fût plus élevé, afin que la profession ne puisse être accusée d'être inférieure à sa tâche. Enfin, d'autres orateurs encore ont demandé plus de sévérité dans les examens, tout en prônant des mesures de récupération.

Ce sont effectivement des exigences que nous devons nous efforcer de concilier. Pour ma part, j'estime que ce n'est pas impossible.

J'évoquerai brièvement le problème des équipements indispensables à ces écoles. Hier soir, j'ai parlé davantage des assistantes sociales. Aussi reviendrai-je plus particulièrement ce soir sur le cas des infirmières.

En quelques mois, nos écoles d'infirmières ont pu accueillir 2.000 élèves de plus que l'an passé. Je tiens donc à remercier M. le ministre de l'économie et des finances qui a fait preuve de beaucoup de compréhension et a bien voulu accéder à mes demandes, alors que le budget était déjà élaboré.

J'indique à Mme Vaillant-Couturier que plusieurs écoles d'infirmières dépendent de centres hospitaliers universitaires. L'idée de passer des conventions avec l'Université retient mon attention.

En ce qui concerne les équipements, nous avons pu cette année répondre aux besoins et nous ne demandons qu'à accentuer et à poursuivre cet effort.

Examinons maintenant la question des études.

Dès le mois de septembre, nous avons tenu des tables rondes avec les infirmières elles-mêmes et les directrices d'établissements. Les orientations nouvelles ont été confirmées, notamment au sujet de la troisième année d'études et de la durée du travail. En fait, ces décisions avaient déjà été prises lors des accords de Grenelle.

On nous a reproché contradictoirement d'alléger le travail des infirmières et de ne pas rendre la profession plus attractive. Il faut choisir : si nous voulons que des jeunes femmes se dirigent en plus grand nombre vers cette carrière, nous devons accepter d'en alléger les servitudes, notamment par la réduction des horaires de travail.

Nous sommes d'accord avec M. le ministre d'Etat pour tenter l'expérience du travail à temps partiel, non pas pour toutes les infirmières, mais pour celles qui en manifesteraient le désir. Ainsi, nous espérons conserver à la profession des éléments qui pourraient envisager de la quitter.

On ne peut donc nous reprocher d'alléger la carrière et de rendre ce métier moins dur, car il importe de toute mettre en œuvre pour qu'il soit plus accessible aux jeunes filles, aux femmes et aux mères de famille qui en auraient la vocation et le goût.

J'espère aussi améliorer encore le déroulement de carrière. Des études ont été entreprises à ce sujet et des mesures ont déjà été prises en faveur des différentes catégories concernées. Il faudrait certes faire davantage pour les aides soignantes, les infirmières, ce qui permettrait à la fois de susciter un recrutement à la base, de dégager les meilleurs éléments et, par le recyclage et la promotion, de former des infirmières très qualifiées qui pourraient occuper des postes plus élevés.

Je ne veux pas vous exposer ce que j'ai envisagé, tant que les projets ne seront pas mis sur pied, car ce serait imprudent. Néanmoins, je peux dire que je pense très sérieusement, par exemple, à la création d'un poste d'infirmière adjointe à la direction de l'hôpital, laquelle pourrait jouer un rôle très important dans la direction du personnel. Mais cette mesure, qui me paraît intéressante, n'a pas encore subi tous les examens nécessaires avant décision.

M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales a dit hier qu'il n'y a pas différents degrés de dignité parmi les médecins. Il ne doit pas y en avoir non plus pour le personnel de la santé. Chacun est utile, chacun est indispensable si l'on veut donner à l'ensemble de la population les soins nécessaires. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

J'en arrive maintenant au problème des personnes âgées, qui a retenu l'attention de nombreux orateurs : MM. Berger, Bonnet, Barrel, Santoni, Buot, Delelis, Chaumont, Jacson, Durafour et d'autres encore qui ont traité le problème incidemment. Il présente deux aspects essentiels, celui du logement et celui des activités : les loisirs et le travail du troisième âge.

Certaines interventions à ce sujet sont contradictoires. En effet, les mesures que nous devons envisager sont complexes puisqu'elles doivent tenir compte, autant que possible, des différentes aspirations qui ont été exprimées.

Je parlerai d'abord de l'allocation-loyer des personnes âgées.

Il est vrai que la coupure est trop brutale entre l'aide accordée et l'absence d'aide au-delà d'un plafond déterminé de ressources. Les conditions d'attribution de cette allocation devront être revues. Nous faciliterons ainsi l'accès des personnes âgées à certaines maisons de vieillards, sinon ces personnes risqueraient d'être mal soignées et la charge financière qu'elles feraient alors supporter à la collectivité dépasserait sans doute le coût de l'aide que nous pouvons leur accorder.

De nombreuses et très remarquables expériences ont été réalisées en ce qui concerne le logement de ces personnes âgées. Je suis invitée presque quotidiennement à le constater et j'effectue toujours ces visites de bon cœur. Je suis émerveillée de voir l'ingéniosité qui marque ces réalisations et constate, avec admiration de combien d'attentions et de soins sont entourées ces personnes âgées. Le bonheur s'exprime enfin sur des visages où on lisait trop souvent le découragement et la tristesse. On est heureux de voir ces hommes et ces femmes retrouver le sourire dans ces foyers, car ils ne craignent plus la solitude et l'abandon.

Peut-être convient-il de ne pas simplifier à l'excès les formules et de prêter attention à toutes celles que nous préconisons. Tantôt on s'engoue pour la maison collective ; tantôt on se passionne pour la petite maison individuelle. Ces deux formules ont leurs avantages et leurs inconvénients, mais il importe avant tout de chercher la solution qui, tout en étant la plus économique, soit la mieux adaptée à la vie de la personne âgée.

Cette notion n'est, d'ailleurs, pas claire. En effet, les exigences d'une personne venant de quitter son travail sont différentes de celles d'un retraité qui, depuis longtemps, a cessé toute activité. Si la retraite est la bienvenue pour celui qui a pratiqué un métier dur ayant surmené et épuisé son organisme, elle ne l'est pas toujours pour celui qui ne demande au contraire qu'à prolonger plus longtemps son activité intellectuelle et ses fonctions dans la société.

Nous devons tenir compte de tous ces éléments, si bien que nous ne pouvons pas encore vous présenter des solutions définitives. Toutefois, nous devons vous mettre en garde contre des initiatives qui n'envisageraient qu'un aspect du problème. Nous n'avons pas encore terminé les études nécessaires. Cependant,

nous pouvons déjà favoriser les réalisations qui apportent ce minimum très appréciable aux personnes âgées.

J'ai été très sensible aux paroles du docteur Berger suggérant une action globale. Il a raison; je l'avais d'ailleurs souligné hier. Toutes les commissions d'études médicales portant sur le logement, le travail ou les loisirs doivent être réunies en un seul organisme qui pourrait prendre la forme d'un office. Il est intéressant de constater que certaines régions de France l'ont réalisé et, semble-t-il, réussi. Dans de grandes villes, la mairie a pris sur elle de tenter cette sorte de centralisation.

Nous avons essayé de dégager de ces expériences ce qui pourrait être étendu à l'ensemble du pays. Mais une certaine souplesse est nécessaire pour que chaque région garde un peu l'originalité de son initiative. En tout cas, la formule semble donner satisfaction.

D'une manière générale, il nous faut parvenir à envisager globalement tous les problèmes touchant les personnes du « troisième âge » ou du « quatrième âge », selon l'expression employée dans la presse pour définir une certaine période de la vie.

Là, réside la difficulté.

Enfin, nous en arrivons à ce problème qui a suscité, tant d'interventions, celui des handicapés. C'est ainsi que j'ai pu entendre M. Fouchier, qui est à la tête d'un groupe d'études fonctionnant dans cette Assemblée et qui apporte toute sa compétence à l'étude de ce problème, Mmes Thome-Patenôtre, Vaillant-Couturier, M. le docteur Martin, M. Christian Bonnet, M. Barel, M. Delachenal, M. Rickert, M. Santoni, le docteur Buot, M. Saint-Paul, M. Lepage, M. Sallé, qui a dû quitter cet hémicycle mais qui m'a exprimé pathétiquement avant son départ ce qu'il pensait de cette organisation des sourds dont il a lui-même conduit les représentants dans mon bureau.

Tous font de gros effort de regroupement, ce qui est très difficile en raison de la multiplicité d'organisations, chacune valable et intéressante, dont les représentants viennent me voir au ministère. Or l'aide est d'autant plus difficile à accorder que la dispersion des bénéficiaires est grande. Les associations qui se regroupent peuvent beaucoup mieux se faire les porte-parole des besoins.

Certes, j'essaierai d'agir au mieux en faveur de ces organismes auxquels nous accordons, en général, des subventions en vue de faciliter leur fonctionnement.

M. Jacson que j'ai également reçu et avec lequel je me suis longuement entretenu m'a parlé des handicapés. A ce sujet, je précise que de nombreux problèmes pourraient être résolus si l'on faisait preuve d'un peu plus d'attention lors de la construction d'immeubles destinés à l'hébergement des personnes normales. Il suffit quelquefois — et nous l'avons constaté dans une exposition récente et passionnante — que les architectes prévoient, par exemple, des portes plus larges de dix centimètres pour qu'un logement puisse accueillir aussi bien des êtres normaux et que des êtres portant un appareillage.

Alors, quel soulagement serait le nôtre si les handicapés n'étaient plus isolés et si n'étaient plus nécessaires des constructions particulières qui ressemblent toujours quelque peu à des ghettos et qui sont pour l'Etat des sources de dépenses très importantes !

En ce qui concerne les intellectuels handicapés, nous devons, en effet, grâce à quelques réalisations simples, nous efforcer d'assurer l'insertion d'un certain nombre d'entre eux dans la société. Je remercie l'orateur qui m'a permis d'aborder ce problème.

Mais je reviens aux handicapés dont je vous ai déjà longuement entretenus hier.

Les crédits de fonctionnement concernant les éducateurs spécialisés ont été augmentés de plus de 108 p. 100. Bien sûr, dans le domaine des équipements, notre satisfaction n'est pas aussi grande. Mais si nous additionnons tout ce qui apporte une aide aux handicapés — aide sociale, sécurité sociale, assurance maladie, assurance invalidité, action sanitaire et sociale — nous obtenons un total voisin de un milliard de francs. Ne disons donc pas que le ministère des affaires sociales n'a rien fait.

Certes, il faut faire toujours davantage. Notre action doit surtout devenir plus énergique et plus cohérente. Et le rapport de M. Bloch-Lainé, dont le Gouvernement a demandé la publication, est bien la preuve que nous sommes décidés à agir. Ce document doit nous permettre de fixer une ligne directrice. Des groupes de travail doivent être constitués auprès du Premier ministre, et notre ministère apportera sa contribution et ses propositions.

Je vous ai dit, hier, que je souhaitais pouvoir discuter de ces propositions avec vous. Nous ne pouvons pas maintenant, sur un problème aussi vaste, envisager toutes les mesures possibles et exposer leur échelonnement logique ainsi que les

moyens de les mettre en œuvre. Je vous proposerai donc un débat, après que mes services en liaison avec ceux des autres ministères auront tiré les conclusions d'un rapport aussi approfondi.

Le problème qui préoccupe le plus l'Assemblée est, je crois, celui des jeunes de moins de vingt ans qui se trouvent tout à coup pénalisés, et qu'on ne sait plus comment aider. L'ordonnance de 1967 sur l'assurance volontaire a permis de couvrir le risque maladie pendant trois ans.

Il serait véritablement désolant si, avant trois ans, nous n'avions pas pu, grâce aux mesures que nous sommes prêts à soumettre à l'Assemblée, dégager la solution souhaitable.

De plus, les directives sont données aux bureaux d'aide sociale et — M. le ministre d'Etat vous le dira — une aide est possible en faveur de ceux qui ne seraient pas à même de demander le bénéfice de l'assurance volontaire.

Pour ce qui est des jeunes enfants, 90 p. 100 des besoins concernant les déficients sensoriels sont satisfaits par les mesures qui sont prises. Pour les infirmes physiques, notre action est déjà plus difficile.

Le sort des débiles mentaux est le plus douloureux. C'est dans ce domaine que le plus gros travail reste à faire et que nous devons faire porter notre effort, tant sur le plan des équipements que sur celui de la pédagogie.

A tous ceux qui se préoccupent de la situation des arriérés profonds, que l'on a très longtemps considérés comme des êtres perdus, envers lesquels notre seul devoir était de les nourrir et de les loger, je dirai que toutes les études modernes tendent à démontrer que nous pouvons tirer d'eux plus que nous ne pensions, que nous pouvons même leur permettre d'accéder à un certain équilibre, voire même à un certain bonheur, en dépit de quotients intellectuels très faibles. Ne serait-ce que cela, ce serait déjà beaucoup.

Nous devons donc à la fois ouvrir des maisons pour eux et approfondir les formules qui leur permettront de trouver un équilibre.

S'ils parviennent à cet équilibre, s'ils trouvent un peu de bonheur, ce sera pour les familles un grand réconfort. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

De toute façon, une liaison absolue devra être assurée entre le centre de l'enfance, le centre de rééducation et le centre de travail protégé ou le centre d'aide par le travail.

Il y a deux jours, j'ai visité en Touraine les chantiers d'une très belle réalisation — n'est-ce pas, monsieur Lepage ? C'était dans votre circonscription — où est déjà amorcée la réunion de ces trois formules. Je crois que là est l'avenir et que nous devons réaliser le centre unique qui dirigera l'enfant handicapé depuis son enfance jusqu'à son entrée dans la vie professionnelle.

Vos suggestions concernant les rentes sur la vie et les primes méritent, bien sûr, d'être étudiées de très près. Vous avez raison, il est quelque peu choquant de constater que la solidarité nationale ne peut pas prendre en charge les frais très lourds qu'entraînent les handicaps. Je ne puis pas vous donner une réponse définitive, mais ce que vous avez dit retient mon attention.

Mais comment financer tout cela ? Il existe trois voies de recherche entre lesquelles tout le monde hésite, et nous également.

On peut envisager une extension de la sécurité sociale, ou bien un assouplissement des règles de l'action sociale, ou bien encore une intervention plus importante de l'Etat — c'est l'idée suggérée par M. Bonnet — par l'intermédiaire d'un fonds national de l'enfance inadaptée.

Toutes ces voies présentent des aspects positifs et d'autres plus problématiques. Je voudrais aussi que l'on ne nourrisse pas trop d'illusions. Il est raisonnable de dire que nous ne pourrions pas obtenir des crédits considérables du jour au lendemain. Il nous faudra marquer des étapes et faire preuve, hélas, encore de patience. En outre, il serait très imprudent de ma part de vous dire qu'aussitôt que j'aurai pu établir un plan de travail j'obtiendrai les crédits nécessaires.

Pour nous l'essentiel, bien sûr, sera de déterminer les actions prioritaires. Nous souhaitons le faire avec vous au cours d'un débat que j'espère très prochain.

Mesdames, messieurs, le député que j'ai été pendant longtemps comprend ce que vous venez d'exprimer si vivement, animés par votre devoir de traduire la pensée de vos ressortissants, comme il conçoit votre inquiétude devant l'impossibilité où vous êtes de leur apporter toujours une réponse satisfaisante.

Je partage votre désir d'arriver très vite à des réalisations tangibles, car il s'agit d'une grande œuvre qui nous concerne tous, celle de la solidarité nationale. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires sociales. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat aux affaires sociales.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai moi aussi beaucoup appris en écoutant les rapporteurs et les orateurs tout au long de ce débat.

Je relirai aussi, ainsi que mes collaborateurs, l'ensemble de vos interventions afin de tirer de tous les avis ainsi recueillis tout le profit souhaitable. Je verrai avec un soin particulier les interventions de ceux et de celles que je n'ai pu entendre, ce matin, ayant dû m'absenter pour aller représenter notre ministère au conseil des ministres qui siégeait en même temps que votre Assemblée.

Je remarque que les orateurs, poussés par un sentiment généreux et combien compréhensible, se sont préoccupés d'abord des hommes, et des plus éprouvés d'entre eux, c'est-à-dire les chômeurs et les jeunes, ceux à propos desquels l'Assemblée pose le plus de questions.

En ce qui concerne les jeunes, dont beaucoup ont parlé, depuis le rapporteur M. Caille jusqu'à M. Bayou, il y a un instant, je suis en plein accord avec M. Neuwirth, tant sur la nécessité d'un certain nombre d'actions que j'ai exposées hier — qu'il s'agisse de l'aide à apporter à ces jeunes ou de leur formation — que sur la suite à donner à bon nombre de ses suggestions déjà formulées dans sa question orale du 23 juillet dernier à laquelle il n'avait pas encore été possible de répondre. Je suis donc heureux de pouvoir le lui dire aujourd'hui.

Pour ces jeunes, nous organisons, outre les stages de l'association pour la formation professionnelle des adultes, qui leur sont accessibles à partir de dix-huit ans, des stages spéciaux de préformation que nous comptons multiplier et par lesquels nous espérons opérer le rattrapage de bon nombre d'entre eux. Cet effort sera développé dans toute la mesure du possible.

M. Carpentier souhaite voir étendre l'aide prévue en faveur des chômeurs aux jeunes, même lorsque ceux-ci n'ont encore jamais travaillé. Je fais observer que beaucoup d'entre eux peuvent déjà bénéficier de ces allocations; il s'agit de ceux qui ont plus de dix-sept ans et qui remplissent les deux conditions suivantes: avoir acquis un diplôme les préparant à une profession et être inscrit depuis six mois en qualité de demandeur d'emploi.

Faut-il faire davantage? Nous y serions, certes, tous tentés. Mais je dois vous rappeler que tout au long de ce débat on a souhaité que se développe l'effort de formation. Celui-ci paraît la condition de l'adaptation, elle-même clé des solutions du problème du chômage. Nous pouvons donc craindre qu'accorder une aide financière régulière à des jeunes qui n'ont jamais travaillé, sans les obliger à suivre des stages de formation, serait mener une action de dissuasion à la formation. C'est pourquoi, personnellement, je préfère aider ceux qui font l'effort de suivre des stages de formation ou de préformation et faciliter ensuite leur placement.

L'Agence nationale a reçu des directives à cet égard. Nos premiers agents, recrutés avant même que les bureaux de l'Agence ne soient ouverts, sont affectés à cette mission de recherche d'emplois pour les jeunes qui sortiront de nos centres. Dans un certain nombre de régions, nous avons commencé à signer, avec les groupements professionnels, des conventions aux termes desquelles ces groupements s'obligent à recruter par priorité tous les jeunes qui ont suivi nos stages.

**M. Lucien Neuwirth.** Très bien!

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat aux affaires sociales.** De son côté, M. Michel Durafour s'est interrogé sur les améliorations qu'on pourrait apporter au régime social des jeunes qui n'ont pas encore trouvé un emploi.

J'indique que le projet de loi sur l'harmonisation des aides dont la préparation est très avancée et auquel j'ai fait allusion dans mon allocation d'hier soir, permettra vraisemblablement de faire bénéficier les jeunes de seize à dix-huit ans qui suivent des stages de formation ou de préformation du même régime d'assurance maladie, d'allocations familiales et d'accidents du travail que les apprentis.

Enfin, nombre d'entre vous se sont, à juste titre, demandé comment on pouvait faciliter l'embauchage des jeunes. Deux suggestions ont été faites à ce sujet. Certains, comme MM. Falala et Neuwirth, voient une solution possible dans la lutte contre le cumul d'une retraite et d'un emploi. Que pourrait être une réglementation de ce type? Elle pourrait consister soit à interdire l'exercice d'une nouvelle activité salariée aux personnes déjà pourvues d'une retraite suffisante, soit, au contraire, à suspendre le versement des pensions de vieillesse aux personnes qui reprennent une activité professionnelle.

J'appelle votre attention sur le fait qu'une telle réglementation soulèverait un certain nombre d'objections. D'abord, dans la situation actuelle, il y a assez peu d'identité entre les postes de travail occupés par des retraités et la qualification ou l'expérience que recherchent les employeurs, ce qui fait que les postes libérés par les uns ne seraient pas nécessairement occupés par les autres.

Nous avons pensé aussi aux personnes âgées; le rapport de la commission présidée par M. Laroque avait souligné que la poursuite ou la reprise d'une activité professionnelle pouvait être nécessaire à l'équilibre physique et psychique du retraité. Enfin on pourrait craindre qu'une telle mesure n'ait surtout pour effet de précipiter les personnes âgées vers le travail noir ou clandestin ou vers des activités marginales, ce qui n'assainirait pas la situation.

Cependant, il est nécessaire que ce problème difficile soit sérieusement étudié. A cet effet, j'ai prescrit depuis quelques semaines aux services de la direction générale du travail et de la main-d'œuvre une enquête afin de déterminer les cas les plus choquants. Nous chercherons ensuite les moyens d'y apporter remède.

Lutter contre les difficultés d'embauchage des jeunes, c'est aussi lutter contre l'habitude qu'ont beaucoup d'employeurs et parfois les jeunes d'attendre le retour du service militaire pour considérer les choses sérieusement.

Pour permettre aux jeunes qui se heurtent à la réticence manifestée par les employeurs chaque fois qu'il s'agit d'embaucher des employés appelés à les quitter dans un ou deux ans, le Parlement a voté une loi l'été dernier. Je me suis, bien entendu, préoccupé de la faire entrer le plus rapidement possible en application. A ma demande, le ministère des armées prépare actuellement le décret nécessaire. J'ai déjà obtenu de ce ministère que 10.000 jeunes gens bénéficient d'un devancement d'appel en 1969, ce qui nous permettrait de régler déjà un bon nombre de cas.

J'en viens maintenant à l'autre catégorie de personnes qui a particulièrement retenu l'attention de plusieurs orateurs: les travailleurs momentanément privés d'emploi.

M. Poncelet, dont j'ai d'ailleurs eu si souvent l'occasion d'apprécier l'intérêt qu'il porte aux problèmes du travail, m'a interrogé sur les allocations dites de « préretraite », versées par le fonds national de l'emploi, problème qui le préoccupe vivement.

J'indique que des conventions conclues au titre de l'article 3 de la loi du 18 décembre 1963 relative au fonds national de l'emploi nous permettent d'attribuer aux travailleurs licenciés et âgés de soixante à soixante-cinq ans des allocations spéciales grâce auxquelles ils peuvent attendre dans des conditions décentes l'âge normal de liquidation de leur pension de retraite.

M. Poncelet fait observer que l'entreprise peut reculer devant les charges qu'entraîne pour elle la conclusion d'une telle convention ou que le travailleur intéressé peut n'être plus couvert si son entreprise se révèle défailante en raison de la situation de sa trésorerie.

Je lui signale que l'article 3 de la loi du 18 décembre 1963 que je viens de citer prévoit que des allocations pourront être attribuées par voie de conventions conclues avec les organismes professionnels ou interprofessionnels, les organisations syndicales ou les entreprises.

Juridiquement, il est donc possible de substituer à l'entreprise défailtante une organisation patronale ou syndicale. Je conviens qu'il n'y a pas toujours une organisation volontaire — et cela se conçoit — pour se substituer à l'entreprise défailtante.

Mais alors, M. Poncelet me demande de rendre ce système obligatoire.

Je dois lui rappeler, ainsi qu'à beaucoup d'autres orateurs, l'origine et la destination du fonds national de l'emploi.

Il s'agit d'abord d'interventions qui reposent sur un système conventionnel qui suppose, naturellement, toutes libertés laissées à l'autre partie, même celle de ne pas conclure de convention.

Ensuite et par définition ce fonds a été créé — et nous avons été autorisés à utiliser ses crédits pour ces prétendus préretraités — en vue d'intervenir dans des opérations d'une façon ponctuelle, dans des situations particulièrement difficiles résultant de la reconversion ou de l'adaptation des entreprises.

Nous ne pouvons pas en faire un système automatiquement généralisé.

La solution pratique et constructive du problème posé plus particulièrement par M. Poncelet — j'ai donné des instructions en ce sens depuis que, par une question écrite, il a attiré mon attention sur ce point — que nous cherchons de plus en plus à signer des conventions, de préférence — en attendant de pouvoir le faire exclusivement — avec les groupements

plutôt qu'avec les entreprises isolées, qui, évidemment, fait disparaître le risque que vous évoquiez tout à l'heure, monsieur Poncelet.

Plusieurs orateurs m'ont demandé d'étendre cette allocation dite pré-retraite, notamment M. Falala, qui voit dans cette extension un moyen de dégager le marché du travail.

Je répète ce que je viens de dire d'un mot : l'allocation versée aux travailleurs âgés de soixante à soixante-cinq ans par le fonds national de l'emploi a été conçue comme une mesure ponctuelle et sélective et c'est la raison pour laquelle nous versons ces allocations aux travailleurs, soit des secteurs professionnels, soit des secteurs géographiques où la situation est telle qu'il n'y existe vraiment aucune possibilité de reclassement pour un travailleur âgé.

C'est ainsi que, pour l'essentiel, ces allocations dont bénéficient 8.000 à 10.000 personnes, ont été versées à des travailleurs du textile, de la sidérurgie ou de la construction navale, secteurs répondant hélas ! incontestablement à la définition que je viens de donner.

En fait, si, par le biais de la généralisation de cette intervention ponctuelle, on voulait en arriver à avancer l'âge de la retraite à soixante ans, on dénaturerait ce fonds qui ne saurait suffire à une pareille tâche. L'avancement de l'âge de la retraite est un tout autre problème qu'en raison de sa compétence et de ses responsabilités, M. le ministre d'Etat abordera probablement lui-même tout à l'heure.

Je me borne, quant à moi, à dire que financièrement, ce serait faire une mauvaise opération que d'instituer des retraites à la faveur de ce régime dit de pré-retraite, puisqu'il s'agirait d'assurer aux intéressés 80 p. 100 de leur salaire.

Cette explication, je la dédie aussi à M. Gerbaud et à M. Chaumont qui, partant d'autres préoccupations sont arrivés aux mêmes conclusions. Ils souhaitent en effet voir repris en charge par le fonds national de l'emploi les travailleurs ayant dépassé un certain âge.

Les inquiétudes qu'ils ont manifestées ne me paraissent pas fondées. En effet, le chômeur âgé de plus de soixante ans peut percevoir les allocations de l'Assedic sans limitation de durée jusqu'à l'âge de soixante-cinq ans, date de liquidation de sa retraite, mais la question se pose effectivement pour le travailleur qui, par exemple, licencié à cinquante-huit ans bénéficiera au maximum durant six cent cinq jours de l'allocation de l'Assedic, et qui risque donc de voir ce délai s'achever quelques semaines avant qu'il ait atteint l'âge de soixante ans.

Ce cas est navrant, mais il a bien fallu envisager une limite et toute limite est inévitablement arbitraire.

Cependant, pour atténuer les effets de cas semblables, les Assedic accordent généralement une prorogation exceptionnelle de ces versements. S'il le fallait, je veillerais à ce que ces cas fassent l'objet d'un examen particulier.

D'autre part, il ne s'agit pas seulement d'aider les travailleurs momentanément dépourvus d'emploi, mais aussi de les placer. J'ai dit hier que nous comptons essentiellement, à cet égard, sur l'agence nationale pour l'emploi. M. Carpentier, dans l'intervention très nourrie qu'il a entièrement consacrée au problème de l'emploi, a exprimé la crainte que la création de cette nouvelle agence n'entraîne un certain désordre pendant la période où coexisteront les anciens bureaux de la main-d'œuvre et l'agence en cours d'installation. Il craint aussi qu'une telle substitution soit plus coûteuse que ne l'eût été le simple développement des anciens bureaux.

Je lui répondrai que ce changement était nécessaire, car — j'y insiste tout particulièrement — cette nouvelle agence est l'instrument capital, positif et offensif de la politique de l'emploi que nous voulons pratiquer. Je le dis avec d'autant plus d'aisance que je n'ai pas eu moi-même la responsabilité de prendre cette décision, puisqu'elle a été arrêtée avant que je sois désigné à ce poste. Mais elle me paraît excellente. J'ai rappelé hier soir que nos bureaux de la main-d'œuvre étaient pour une bonne part issus d'anciens bureaux de bienfaisance. Ils ont gardé de ce fait une réputation et des habitudes que, malgré tous les mérites et le zèle des agents qui s'y trouvent, il n'était pas possible de changer sans ostensiblement, spectaculairement, rompre avec le passé.

**M. Lucien Neuwirth.** Très bien !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat aux affaires sociales.** Voilà pourquoi il fallait créer un nouvel établissement dans des locaux nouveaux ou rénovés, ce qui est maintenant notre règle.

Mais vous pensez bien que cette nouvelle Institution cohabitera très facilement avec les services de la main-d'œuvre. Comment pourrait-il en être autrement, puisqu'elle a été conçue

et fondée par eux et qu'elle demeure placée sous leur direction, aux échelons national, régional et départemental ?

En cela, je rejoins M. Neuwirth dont je partage tout à fait les conceptions quant au style d'action de ces nouvelles agences. J'évoquerai maintenant diverses questions.

M. Degraeve, parlant de participation, souhaite qu'il existe un organe d'information à l'usage du personnel ou des directions des entreprises. Or, le service chargé de l'application de l'ordonnance de 1967 — appelée plus généralement « ordonnance d'intéressement » — a été précisément institué à cet effet. Créé au cours des mois derniers avec le concours de quelques personnes seulement, il est déjà parvenu à fournir une documentation très importante aux entreprises, aux salariés et à toutes les organisations ou à toutes les publications qui pouvaient et qui devaient donner des avis, publier des textes sur cette ordonnance de « participation des salariés aux fruits de l'expansion de l'entreprise ».

Les brochures d'information publiées sur ce sujet, grâce aux documents, aux conseils et aux consultations données par notre service, forment dans mon bureau une pile déjà élevée !

Cependant, là ne s'est pas limitée notre activité.

Des journées d'études ont été organisées dans diverses régions et le seront encore dans d'autres. J'en ai présidé moi-même deux : une à Lille et une autre à Metz.

Déjà nous allons faire paraître un bulletin de liaison qui livrera des informations sur les accords récemment passés, sur les dispositions les plus typiques de l'ordonnance du 17 août, et plus généralement les renseignements nécessaires à son application. Si vous nous accordez les soixante et onze postes demandés pour, de ce petit embryon, faire, à proprement parler, un service ayant quelques antennes en province, vous pensez bien que cette information ira en se développant.

J'en viens maintenant à des problèmes de caractère local.

M. Lagorce a évoqué un problème intéressant Bordeaux. Ces problèmes locaux, dois-je le rappeler, relèvent des actions ponctuelles qui doivent être menées par la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale avec laquelle nous comptons resserrer particulièrement nos liens. L'efficacité de l'intervention de la D. A. T. A. R. a pour condition le bon accord entre les vocation d'un site et les exigences d'une activité. Cela m'oblige donc à dire à M. Lagorce qu'il fait fausse route en croyant que l'avenir de Bordeaux peut se trouver dans la sidérurgie en site marin. Ce problème, il le sait certainement, s'il l'a étudié, a été examiné très attentivement il y a quelques années à la demande d'un grand défenseur et promoteur de Bordeaux que chacun connaît ici, le maire de cette ville, qui est aussi le président de l'Assemblée nationale.

Forcé avait été de convenir, au terme de ces études, que des sites comme Le Havre ou Marseille convenaient mieux à ce type de développement économique, parce que derrière Le Havre il y a la région parisienne et Paris, et derrière Marseille, par le sillon rhodanien, l'Europe tout entière.

M. Zimmermann a bien voulu évoquer le problème sur lequel nous avons eu à nous pencher ensemble à Mulhouse. Je le remercie de l'avoir rappelé et d'avoir bien souligné l'importance du délai d'information, car c'est ce délai seul qui nous a permis de prendre certaines mesures dans le cas qu'il a évoqué. Je répète donc bien volontiers ce que j'ai déjà dit hier : nous attachons un grand intérêt au développement des conversations qui ont lieu, pour donner suite aux recommandations du Gouvernement concernant le délai qui doit précéder les licenciements importants.

M. Falala a suggéré que nous procédions à une véritable étude des métiers d'avenir pour mieux orienter et mieux informer.

Nous disposons déjà d'informations sur l'orientation des grandes branches professionnelles, sans parler des travaux du Plan, périodiquement remis à jour.

Mais je voudrais surtout, à ce propos, annoncer à l'Assemblée, que, dès la fin du mois de décembre prochain, nous disposerons, pour la première fois des résultats d'une enquête sur la structure et sur les emplois pour chaque métier. Cette enquête a porté sur toutes les entreprises françaises qui emploient plus de dix personnes.

Cette énorme tâche a été accomplie par nos services du travail et de la main-d'œuvre. Les résultats sont actuellement dépouillés par l'I. N. S. E. E. et un document sera prochainement disponible, qui nous permettra évidemment de tirer des conclusions fort intéressantes. Comme ce travail sera répété chaque année, nous pourrons, dans peu d'années, commencer à tracer une courbe de prévisions qui sera elle-même très instructive.

Bien sûr, dans le domaine de la formation professionnelle, comme d'autres ministères, par exemple l'éducation nationale, le

feront pour leur propre compte, nous tirerons grand profit de ces indications pour orienter les enseignements. Mais nous devons aussi les porter à la connaissance de tous les jeunes qui entrent dans la vie professionnelle et de leurs parents.

Je suis parfaitement d'accord avec M. Gerbaud qui a souhaité un grand développement de l'information et je puis du même coup dire à M. La Combe que les jeunes ruraux qui, dans l'Ouest ou ailleurs, s'interrogent sur leur avenir, pourront ainsi bénéficier d'une meilleure information. Nous souhaitons que l'O. R. T. F. consacre des émissions régionales — à des heures où elles peuvent être écoutées — à cette importante tâche d'information. Nous négocions avec cet office des accords à ce sujet.

Pour conclure ces trop longues réponses je voudrais relever un propos tenu ce matin par Mme Prin.

Mme Prin a résumé de façon audacieuse et lapidaire les propos que j'avais tenus devant la commission des affaires sociales. Elle m'a fait dire que le chômage serait la rançon du progrès. Or j'ai dit moi-même hier soir — et sur ce point sans doute M. le ministre des affaires sociales vous aura-t-il tous convaincus — que telle n'est pas ma pensée, bien au contraire. Je pense — c'est ce que j'ai dit à la commission des affaires sociales, culturelles, familiales et sociales — que l'élévation constante du niveau de vie est liée à une évolution très rapide des techniques, qu'une politique de paix et d'échanges très libéraux suppose la concurrence internationale, que la concurrence nous oblige à suivre l'évolution technique très rapide, et que, dans ces conditions — et c'est cela qu'il fallait retenir — le progrès appelle un effort d'adaptation, faute de quoi on aboutirait au chômage. C'est pourquoi, j'ai souligné hier soir encore que de cette situation résultent, pour l'Etat, de nouveaux devoirs et notamment celui de développer cette adaptation, d'y inviter et d'y aider tous les intéressés, avec le concours de tous.

Je le répète, nous entendons faire face à ces devoirs avec le sentiment de servir ainsi le véritable progrès, celui qui s'accomplit au service de l'homme et non contre lui. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)*

**M. Maurice Schumann, ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** Mesdames, messieurs, c'est le niveau de ce débat que je voudrais souligner avant tout, en remerciant les orateurs du fond et du ton de leurs observations.

On m'avait — je peux bien vous faire cet aveu à une heure aussi tardive — mis en garde contre l'intention, que j'avais affirmée, de vous soumettre de nouveau, comme je l'ai fait hier soir, l'idée de demander aux activités génératrices de dépenses de santé de nous rapprocher de l'équilibre des régimes de l'assurance maladie.

Eh bien, l'avertissement qui m'avait été lancé n'était pas justifié. Exception faite d'une allusion très discrète de mon sévère et vieil ami M. Bayou, personne ne m'a fait grief d'avoir été sur ce point explicite, d'être allé au bout de mes intentions.

Plusieurs orateurs m'ont eux-mêmes approuvé et cette approbation constitue, de leur part, un engagement qui — ne nous faisons pas d'illusions — sera difficile à tenir, et peut-être même périlleux.

Mais je ne suis pas étonné de l'accueil que vous avez réservé à la conception que je me suis permis de vous exposer hier soir — puisque, après tout, l'idée m'en est venue à l'occasion d'échanges de vues avec votre commission des affaires culturelles, familiales et sociales, avec son président, avec ses rapporteurs — touchant la création éventuelle d'un budget annexe des prestations sociales. Tant il est vrai que le courage civique et l'action de l'Etat peuvent tirer un surcroît de dynamisme et d'efficacité d'une collaboration permanente, d'un travail entrepris et conduit en commun entre le Gouvernement et sa majorité, bien sûr, mais aussi entre le Gouvernement et les commissions, entre le Gouvernement et l'ensemble du Parlement.

Cette allusion à la possibilité de combler le déficit de l'assurance-maladie par la taxation des activités génératrices de dépenses de santé me conduira à rendre un tout particulier hommage au discours prononcé cet après-midi par M. Bernard Lafay.

M. Bernard Lafay ne s'est pas contenté de parler de la tuberculose; il a lié l'évolution de la tuberculose à l'évolution du coût de l'alcoolisme, à son incidence sur les dépenses de l'assurance-maladie. Il a cité à ce propos un chiffre que j'ai bien peur, hélas! d'avoir à confirmer: 7.500 millions de francs, tel est, avons-nous pu lire dans une revue fort sérieuse, une revue médicale. le montant approximatif de la surcharge imposée au budget de l'assurance-maladie par l'alcoolisme.

Le Gouvernement n'est assurément pas insensible aux ravages que continue à exercer, malgré les progrès de la médecine, la tuberculose et l'action que M. Bernard Lafay a entreprise lui-même, quand il était ministre de la santé publique, sur ce plan comme sur tant d'autres, est à l'heure actuelle poursuivie et confirmée.

Monsieur Bernard Lafay, je ne vous donnerai pas lecture de toute la circulaire que j'ai adressée le 17 septembre dernier à messieurs les préfets, en même temps qu'à messieurs les directeurs départementaux de l'action sanitaire et sociale, mais, bien que je ne sois ni membre de l'académie de médecine, ni même simple médecin, j'ai repris dans cette circulaire exactement vos propres termes.

J'insiste en particulier, comme vous l'avez fait vous-même, sur l'intérêt du dépistage précoce. J'insiste aussi sur la nécessité de faire appel, selon votre expression, aux grands moyens d'information.

Il faut que le public sache, en effet, que le risque de la tuberculose n'a pas disparu en France, que la tuberculose cause en France plus de ravages que dans les pays dont le niveau de développement est comparable au nôtre. Il faut que le pays sache que le développement de la tuberculose est lié au développement de l'alcoolisme.

Mais il n'est pas seulement lié au développement de l'alcoolisme. Il est lié aussi à l'état de santé de certains immigrants, en provenance notamment de l'Afrique du Nord.

Je vous dirai que, dans le cadre des conventions Internationales que nous sommes en train de négocier et dont certaines ont fait récemment l'objet d'une publicité légitime, nous ne négligeons rien de ce qui peut et doit être fait pour renforcer, dans leur intérêt même, le contrôle sanitaire des immigrants.

Mais il ne suffit pas de prêcher la bonne parole, par exemple dans une circulaire aux préfets ou aux directeurs départementaux de l'action sanitaire et sociale. Il faut encore se souvenir que la prophylaxie de la tuberculose fait l'objet de dépenses à caractère obligatoire, auxquelles l'Etat participe au taux moyen de 83 p. 100.

Or ces dépenses ont fait l'objet d'une progression constante. Elles avaient augmenté de 55 p. 100 entre 1962 et 1965; elles s'élevaient en 1963 à un peu plus de 48 millions, en 1966 à environ 70.500.000 francs; elles s'élèvent cette année à 85 millions 750.000 francs; elles atteindront l'an prochain 99 millions, soit 14 millions de dépenses nouvelles.

Comme vous le voyez, nous nous efforçons de mériter le crédit de confiance que vous nous avez ouvert. Et il est pour moi réconfortant de penser que lorsque, sur un autre plan qui est étroitement lié avec celui que vous avez évoqué, nous nous efforcerons de passer à l'action en prenant les mesures politiques qui s'imposent, nous pourrions compter sur votre concours et, j'en suis persuadé, sur celui de la grande majorité, sinon de l'unanimité, de l'Assemblée nationale.

Le premier orateur que nous avons entendu ce matin, M. Christian Bonnet, s'est exprimé en des termes qui ne peuvent que rencontrer mon approbation. Il a parfaitement raison de dire que le premier objet d'une politique sociale digne de ce nom doit être de combler les grands handicaps de la vie.

Vous avez entièrement raison, monsieur Christian Bonnet, mais — ce n'est pas une querelle que je vous cherche, car notre amitié est trop ancienne — peut-être auriez-vous pu déjà découvrir dans le budget, tel que vous vous apprêtez à le voter si j'en juge par ce que vous avez dit ce matin, une première et assez large application de cette doctrine qui nous est commune.

Vous avez aussi — c'est le propre de toutes vos interventions — soulevé une idée audacieuse et neuve: l'impôt négatif.

Oui! l'impôt négatif est une excellente formule. Cela dit, n'oublions pas qu'aux Etats-Unis la réforme de l'impôt sur le revenu a non pas suivi mais précédé l'impôt négatif. On peut dire qu'aux Etats-Unis d'Amérique, qui sur certains plans s'exposent peut-être à certains reproches ou à certains griefs, l'impôt sur le revenu est assurément une chose sérieuse aussi bien par son taux que par l'exercice du contrôle et des sanctions qui l'assortissent.

En répondant à votre observation, je rejoins en même temps l'intervention de M. Jean Bonhomme, qui songe à lier la modulation de l'allocation de salaire unique, souhaitée par votre commission et par la majorité de l'Assemblée nationale, qui l'a manifesté au mois de juillet dernier, à l'inclusion des prestations familiales dans l'ensemble de la matière imposable.

Je dirai à M. Bonhomme que cette idée est sans doute susceptible d'être retenue, qu'elle mérite en tout cas d'être creusée, mais que je la lie aussi, pour ma part, à l'aménagement de l'impôt sur le revenu, qui fait d'ailleurs actuellement l'objet, au sein du Gouvernement, des études préliminaires que M. Christian Bonnet a évoquées ce matin même.

M. Berger a soulevé le problème de l'inspection de la pharmacie. Je voudrais lui adresser une réponse précise en quatre points.

D'abord, mon cher docteur, une mission d'inspection générale a été chargée d'une enquête sur le fonctionnement du service de la pharmacie et du laboratoire national de la santé publique, afin de rechercher si une fusion de ces deux services est possible.

En deuxième lieu, conformément au protocole conclu par moi-même avec les syndicats, les 4, 5 et 7 juin dernier, un projet de statut a été élaboré et soumis tout récemment aux organisations syndicales intéressées. Il est calqué *mutatis mutandis* sur le statut des ingénieurs géographes et cette précision me paraît de nature à vous donner satisfaction. Le recrutement des pharmaciens inspecteurs devrait en être facilité, d'autant plus que — et c'est mon troisième point — si nous n'avons pas demandé de créations de postes — vous nous l'avez aimablement reproché — c'est parce que, à chaque concours, le nombre des candidats ne dépasse pas celui des postes ; par conséquent, nous ne pourrions pas pourvoir les postes supplémentaires.

Enfin — quatrième point — ce service ayant des tâches techniques, mais également des tâches administratives, nous nous appliquons, conformément à votre vœu, à renforcer le service central.

Ce problème qui vous intéresse à si juste titre n'est pas le seul que vous ayez soulevé. Vous avez, à propos des personnes âgées, suggéré la création d'un nouveau secrétariat d'Etat.

Laissez-moi vous dire qu'après quelques mois d'expérience je suis si content de la collaboration que veut bien m'apporter Mlle Dienesch et M. Dumas que je suis naturellement très tenté d'accueillir favorablement votre idée, de même que celle de M. Degraeve sur la création d'un sous-secrétariat d'Etat à la participation. D'ailleurs, nous sommes tous, n'est-il pas vrai ? si heureux du choix de nos suppléants que ces perspectives ne sont pas pour nous effrayer ! (Sourires.)

Je voudrais cependant dire à M. Berger que la liaison constante entre les personnes âgées et le Gouvernement est d'ores et déjà établie et que la création d'un secrétariat d'Etat spécial n'est pas nécessaire pour qu'elles aient la certitude d'être entendues.

J'ai siégé trop longtemps avec Mme Vaillant-Couturier pour ne pas lui dire que lorsque, ce matin, elle reprochait à notre budget d'être malgré tout un budget de stagnation, je n'avais pas l'impression qu'elle en fût elle-même tout à fait convaincue.

Non ! chère madame, il n'est pas possible de définir sérieusement comme un budget de stagnation un budget qui comporte les caractéristiques essentielles que j'ai évoquées hier soir en conclusion de mon intervention. Permettez-moi de les résumer brièvement.

Ce n'est un budget de stagnation que celui qui comporte, pour le front de l'emploi, une augmentation de crédits de plus de 50 p. 100.

Ce n'est pas un budget de stagnation que celui qui, dans le domaine de la construction hospitalière, prévoit une dotation supplémentaire de quelque 160 millions de francs.

Ce n'est pas un budget social de stagnation que celui qui affectera 1 milliard de francs au moins à la relance d'une politique familiale, pas plus que n'est un budget de stagnation celui qui prévoit, en faveur des personnes âgées, des invalides et des mutilés du travail, une revalorisation anticipée des pensions et des rentes qui coûtera au budget de l'Etat de 130 à 140 millions de francs.

Ce n'est pas, enfin, un budget de stagnation que celui où les crédits destinés à l'enfance inadaptée sont portés de 13 à 27 millions, soit une augmentation de 108 p. 100.

Vous avez d'ailleurs bien voulu reconnaître, madame, avec votre bonne foi habituelle, que le Gouvernement s'appretait à augmenter très sensiblement, au moyen d'une lettre rectificative, les crédits prévus pour la construction hospitalière. Mais vous avez ajouté aussitôt qu'il avait été obligé de le faire.

Si le Gouvernement a été obligé de le faire, c'est en raison de sa conception d'une certaine politique sociale et des exigences objectives d'une situation que vous avez vous-même définie. Vous serez certainement la dernière à vous en plaindre et à nous le reprocher.

Votre ton n'était d'ailleurs guère différent quand vous avez abordé le problème des médecins conventionnés. Si vous n'aviez été le porte-parole de votre groupe, j'aurais pu croire qu'à certains moments vous sembliez regretter que nous n'eussions rien fait pour envenimer le conflit et que nous l'eussions, au contraire, orienté vers une solution qui semble devoir satisfaire la grande majorité des médecins, particulièrement des médecins généralistes.

Mais, vous connaissant, je n'ai pas besoin de dire que j'exclus entièrement cette interprétation !

Le docteur Benoist, dans une intervention à la fois brillante et sévère, a employé une formule qui, je dois le dire, m'a beaucoup choqué. Il est indispensable, a-t-il déclaré, que la progression des crédits du budget des affaires sociales soit supérieure et même très supérieure à celle du revenu national.

Pourquoi cette formule m'a-t-elle choqué ? Non pas parce qu'elle énonce une vérité, mais parce que, cette année, la progression des crédits est, comme vous le souhaitez, mon cher docteur Benoist, supérieure à celle du revenu national.

Et d'ailleurs, je crois vous avoir dit hier que le pourcentage d'augmentation du budget social demeurerait, en tout état de cause, supérieur au pourcentage de croissance du produit national brut même si, comme nous le souhaitons et comme nous le croyons, le taux d'expansion devait augmenter considérablement.

Dans la suite de votre exposé, vous avez paru oublier que le budget social de la nation, pris dans son ensemble, s'élevait à 57 milliards en 1960 et, cette année, à 137 milliards, soit une augmentation de 140 p. 100.

Vous avez paru oublier qu'en 1966, à sa création, le ministère des affaires sociales était doté de quatre milliards de francs et que, depuis, le montant des crédits qui lui sont alloués a été augmenté de plus de deux tiers.

En revanche, vous avez parfaitement raison de ne pas être plus satisfait que nous ne le sommes nous-mêmes et de vouloir unir, selon une expression qui vous fait honneur, la liberté à l'humanisme social.

Je vais m'efforcer de vous suivre sur ce terrain en répondant avec précision à ce qui m'a semblé être la partie la plus constructive de votre intervention.

Vous avez dénoncé ce que vous avez appelé le scandale de l'industrie pharmaceutique et, après avoir parlé de son caractère monopolistique, de ses dépenses exagérées en matière de publicité, des bénéfices considérables qu'elle réalise, vous nous avez proposé de créer un institut national de contrôle qui serait appelé à engager des expériences pilotes dans le domaine de la fabrication et de la mise au point des médicaments.

Cette idée est intéressante, et j'y ai réfléchi.

Je vais vous dire pourquoi elle ne me paraît pas, dans l'immédiat, susceptible d'être retenue et pourquoi les idées qui vous ont inspiré me paraissent avoir trouvé, dans les décisions que nous avons prises ces derniers mois et ces dernières années, un commencement de réalisation.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que, pratiquement, toutes les grandes familles de médicaments nouveaux ont été découvertes et mises au point dans le cadre de l'économie libérale et grâce à une collaboration étroite entre la recherche universitaire et la recherche industrielle.

Chacune de ces deux formes de recherche travaille avec ses méthodes et ses objectifs propres. Elles sont complémentaires, et l'histoire de la découverte de tous les médicaments le prouve, je m'en suis assuré comme ministre de la recherche scientifique et comme ministre des affaires sociales.

Je n'ai pas besoin de rappeler non plus que l'industrie pharmaceutique entre progressivement dans le Marché commun, que les réglementations se rapprochent lentement, mais sûrement, et que les entreprises américaines verraient leur tâche singulièrement facilitée en Europe si, dans cette perspective, l'objectif primordial du Gouvernement n'était pas de renforcer notre industrie.

Cela dit, le rôle de l'Etat est effectivement de faire appliquer les règles qui permettent à la concurrence de jouer.

Pour ce faire, nous avons une politique et nous avons les instruments de cette politique.

En premier lieu, le décret sur la publicité, pris le 24 mai 1968, a institué une commission qui, je le souligne au passage, se réunira pour la première fois aujourd'hui même.

Vous n'avez pas tort, docteur Benoist, loin de là, lorsque vous dénoncez les excès d'une publicité qui, dans certains cas, risque de devenir obsessionnelle.

L'objectif de la politique que nous pourrions suivre, grâce au décret sur la publicité et grâce à la commission qui se réunira dans quelques heures, sera non pas de supprimer toute cette publicité qui est inévitable et nécessaire à l'émission, mais de favoriser une publicité fondée sur les résultats de la recherche en transmettant des informations nouvelles.

Le deuxième instrument de notre politique, c'est le décret du 5 juin 1967, qui a créé la commission d'inscription des médicaments remboursés par la sécurité sociale.

Je suis persuadé que le docteur Benoist considère comme moi-même que le rôle de cette commission est capital. Grâce à la compétence de ses membres, elle est à même de juger de l'efficacité comparée des différentes thérapeutiques. Elle doit veiller à ce que les bénéfices des laboratoires soient la contrepartie effective d'une innovation thérapeutique véritable et non pas celle de la seule publicité bien faite.

C'est au fond cela que vous avez voulu dire et, sur ce point essentiel, nous partageons votre sentiment.

Vous auriez pu d'ailleurs ajouter que, comme moi-même, vous comptez beaucoup sur la multiplication d'essais thérapeutiques comparatifs dont les résultats seraient mis à la disposition des intéressés, c'est-à-dire essentiellement des médecins prescripteurs, pour leur permettre de mieux choisir les médicaments qu'ils ordonnent.

J'ai tenu à vous répondre un peu longuement parce que j'attache à votre suggestion toute l'importance qu'elle mérite. Je ne la retiens pas en elle-même, mais j'en partage l'inspiration.

M. Zimmermann a évoqué le régime des pensions dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Je tiens à lui dire que le droit d'option, limité d'abord à dix ans, c'est-à-dire jusqu'au premier juillet 1956, a été prorogé par trois fois et, en dernier lieu, par un décret de juin 1966 qui prévoit que les intéressés pourront, jusqu'au premier juillet prochain, réclamer le bénéfice des dispositions du régime local s'ils estiment que celui-ci leur est plus favorable.

Je veux rassurer immédiatement M. Zimmermann et ses collègues : le Gouvernement ne mettra pas fin au régime d'option tant que le régime général comportera, sur des points essentiels, des règles moins avantageuses que celles qui sont en vigueur dans vos trois départements. Le Gouvernement envisage d'ores et déjà de proroger, à compter du premier juillet 1969, la possibilité d'opter pour le régime local des pensions. Pour quelle durée, me demanderez-vous ? Je ne peux vous le préciser dès maintenant, mais, dans mon esprit, trois ans constituent en tout cas un maximum.

**M. Raymond Zimmermann.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre d'État chargé des affaires sociales.** Je réponds maintenant à M. Grussenmeyer dont l'intervention est importante, d'abord en elle-même et ensuite parce qu'elle me permet de répondre du même coup à plusieurs orateurs qui ont traité comme lui de l'amélioration des droits du conjoint survivant, notamment à M. La Combe, un des derniers orateurs que nous ayons entendus ce soir.

Tous ceux qui ont souligné la situation défavorisée du conjoint survivant dans le régime général ont eu raison. Il s'agit là d'un problème qui me tient, moi aussi, particulièrement à cœur.

Je connais les dispositions actuelles des articles L. 351 et L. 351-1 du code de la sécurité sociale et les dispositions restrictives qu'ils comportent. Il en résulte, en particulier, que les veuves d'assurés décédés avant 60 ans sans avoir réuni quinze ans d'assurance et qui ne justifient pas elles-mêmes de quinze ans d'assurance n'ont pas droit à pension.

Je fais actuellement procéder à un examen attentif de ces articles en vue de supprimer, le cas échéant, les conditions d'âge ou de mariage de l'assuré, et de prévoir des règles plus souples en matière de durée de mariage et d'assurance.

Bien entendu, cette question est liée à d'autres aspects de l'assurance vieillesse qui, comme je l'ai dit hier, font, eux aussi, l'objet d'un examen technique attentif dont j'aurai à reparler au moment où je répondrai à d'autres orateurs. Il n'est pas possible au ministre des affaires sociales de ce Gouvernement, pas plus qu'il ne serait possible au ministre des affaires sociales d'aucun autre gouvernement, de négliger les incidences possibles des modifications éventuelles, et de ne pas tenir compte des charges financières. Cela n'est pas, de ma part, une précaution oratoire, ni un argument destiné à éluder une étude d'ores et déjà engagée. Je peux dire à M. Grussenmeyer, à M. La Combe et à tous ceux qui ont évoqué ce problème, que mes recherches sont guidées exactement par les mêmes principes que leurs propres pensées à l'égard des veuves et des orphelins.

Le docteur Westphal, qui a pris la parole aussitôt après M. Grussenmeyer, a évoqué le problème des conditions d'affiliation, le fameux problème des deux cents heures dans le trimestre. Je lui réponds que la situation précédente était incontestablement — je crois l'avoir dit déjà au cours du débat sur la ratification des ordonnances relatives à la sécurité sociale — de nature à provoquer de nombreux abus en ouvrant des droits à trop bon compte, si l'on peut dire. On peut estimer que le changement de réglementation a été trop brutal. Je n'en suis

pas l'auteur, mais il n'en reste pas moins que les conditions actuellement exigées ne correspondent même pas à un mi-temps réel.

Par ailleurs, je rappelle que, si le nombre d'heures requis n'est pas atteint, le travailleur concerné peut compléter, en quelque sorte, les périodes manquantes en adhérant à l'assurance volontaire qui prend alors en compte les périodes ayant donné lieu à assurance obligatoire.

Enfin, je peux dire — c'est un point relativement mineur — que, pour certaines professions où le nombre d'heures n'est en fait déterminé que par une assimilation réglementaire qui, par exemple, pour les musiciens, résulte du montant des cachets, des solutions techniques sont en cours d'élaboration et même sur le point d'être publiées.

Mais le principal problème soulevé par le docteur Westphal est aussi celui qu'a évoqué M. Péronnet au cours de la séance de l'après-midi : celui du thermalisme. Je tiens, sur ce point, à répondre à l'un et à l'autre avec une précision qui, je l'espère, sera de nature à les satisfaire.

La loi du 31 juillet 1967 a rétabli dans leur droit au versement des indemnités journalières, vous l'avez dit, les assurés dont les conditions de ressources le justifient. Un projet de décret a, bien entendu, été préparé pour définir ces conditions de ressources ; il a été soumis pour avis à la caisse nationale de l'assurance maladie, et je tiens à dire à M. Péronnet, qui a fait preuve tout à l'heure d'une légitime impatience, qu'il se trouve actuellement au contre-seing des ministres intéressés, c'est-à-dire des ministres des finances et de l'agriculture. Le Gouvernement a l'intention de fixer le maximum de ressources en deça duquel le droit aux indemnités journalières sera ouvert, à un niveau équivalent à celui du plafond de la sécurité sociale pour un célibataire, augmenté d'une somme égale au demi-plafond pour chaque personne à charge. Je dois dire que cette formule, qui a été élaborée par mes soins en liaison avec les personnalités représentatives du conseil supérieur du thermalisme, leur a, assez rapidement, donné satisfaction.

En d'autres termes, le décret qui paraîtra prochainement, va rétablir en tant que prestation légale ce qui, au cours de la saison thermique 1967-1968 — au sujet de laquelle vous nous avez fait part de vos déceptions et de vos appréhensions, monsieur Péronnet — a été accordé comme prestation supplémentaire par un certain nombre de caisses d'assurance maladie, ainsi que la possibilité leur en était laissée par l'ordonnance du 21 août 1967.

Quant au préjudice qu'auraient subi en 1968 les stations thermales, il convient de remarquer — vous avez d'ailleurs eu vous-même la loyauté de le faire — qu'il provient, au moins pour une large part, des événements qui avaient précédé.

À propos de cette saison 1968, et sans vouloir revenir sur une époque maintenant révolue, laissez-moi rappeler que le ministre des affaires sociales avait pris certaines mesures destinées à faciliter le déroulement des cures thermales pour les assurés sociaux, en assurant le maintien des bureaux de paiement là où ils existaient précédemment, ce qui a permis de rembourser sur place les assurés sociaux admis au bénéfice des prestations supplémentaires, c'est-à-dire ceux dont les ressources sont les plus modestes.

**M. Marcel Anthonioz.** Très bien !

**M. le ministre d'État chargé des affaires sociales.** Ce passé est peut-être litigieux, mais je suis heureux de constater, par le hochement de tête de M. Péronnet, que les mesures qui ont sur le point d'être publiées donnent satisfaction à tout le monde.

A M. Delelis, qui marque — comme il a raison ! — pour notre région commune du Nord et du Pas-de-Calais un intérêt, combien légitime, je tiens à dire que les chiffres qu'il a cités sont fort heureusement inexacts.

Si vous voulez bien, monsieur Delelis, vous référer au budget et tenir compte de la lettre rectificative qui a été annoncée successivement en commission et à la tribune de l'Assemblée nationale par mes propres soins, vous constaterez que les opérations prévues pour le Nord et le Pas-de-Calais s'élevaient à un peu moins de 25 millions de francs, exactement 24.760.000 francs. Or, comme le total des crédits prévus pour l'équipement hospitalier s'élevait, compte tenu de la lettre rectificative, à 500 millions de francs — vous trouverez ce chiffre aux chapitres 68-10 et 56-10 — vous aboutirez comme moi-même à la conclusion que la part du Nord et du Pas-de-Calais est non pas de 2 ou 2,5 p. 100, mais de 5 p. 100.

Si je me réfère maintenant au chapitre des maladies mentales, je vous signale que ce pourcentage est beaucoup plus élevé — 18 p. 100 — et que le projet de construction qu'il concerne intéresse non seulement le département du Pas-de-Calais, mais

encore la partie de ce département qui vous est plus particulièrement chère. Il ne me reste donc qu'à vous remercier de votre sollicitude en démontrant qu'elle est bien partagée.

Mme Prin — nous sommes dans le Pas-de-Calais, pourquoi n'y resterions-nous pas ? — a qualifié de privilège des grandes affaires capitalistes la politique d'expansion qui a été approuvée par l'Assemblée nationale au cours de sa session extraordinaire.

Je me suis efforcé, chère madame, de vous démontrer hier soir que la signification du vote émis par la grande majorité de vos collègues était exactement inverse. Si nous avons voulu prendre un certain nombre de mesures destinées à favoriser, à relancer l'investissement, non pas au bénéfice de certaines entreprises mais au bénéfice de toutes, c'était précisément parce que les mesures proposées et approuvées faisaient partie d'une politique de défense de l'emploi, et peut-être les chiffres plus favorables dont M. Dumas a fait état hier soir à cette tribune, doivent-ils quelque chose à cette initiative gouvernementale approuvée par l'Assemblée nationale.

**Mme Jeannette Prin.** Et les augmentations de salaires aussi.

**M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** Elles ont également joué un rôle, je ne le conteste pas.

La participation dans l'entreprise, avez-vous dit d'autre part, est une mystification. Or, le premier des trois volets de la participation, c'est l'exercice du droit syndical dans l'entreprise. Nous discuterons prochainement de ce projet de loi ; vous l'approuverez ou vous le désapprouverez : je n'ai jamais entendu dire par aucun représentant qualifié de la classe ouvrière que la consécration et le développement du droit syndical dans l'entreprise constituaient une mystification. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Le troisième volet de la participation sera, je l'espère, la création de cours sociales. La cour sociale, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que les travailleurs seront appelés à participer à la garantie de l'application des lois qui les protégeront. L'accueil qui a été réservé à cette idée par toutes les organisations syndicales ne m'a pas donné l'impression qu'elles le considéraient comme une mystification. (*Interruptions sur les bancs du groupe communiste.*)

Reste le deuxième volet, qui est la participation dans l'entreprise. Eh bien ! vous en jugerez à la faveur du débat qui sera institué ici à la fin du mois.

En tout état de cause, je voudrais vous adresser très amicalement une double mise en garde.

En premier lieu, à propos de cette mystification, vous nous avez dit « les travailleurs ne se laisseront pas faire ». Chère madame, vous représentez une circonscription que je connais bien puisqu'elle est limitrophe de celle qui m'a élu, et vous avez pleine qualité pour parler au nom de la majorité des travailleurs qui l'habitent. Mais, permettez-moi de dire que j'ai, moi, qualité pour parler au nom des travailleurs qui, en plus grand nombre, m'ont élu dès le premier tour dans la circonscription voisine (*Applaudissements sur les mêmes bancs*) — et nous sommes nombreux à nous trouver dans la même situation — et que si nous n'avions pas, au mois de juin, mérité la confiance de la majorité des travailleurs, nous serions moins nombreux sur ces bancs et vous y seriez, vous et vos amis, plus nombreux. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs. Interruptions sur les bancs du groupe communiste.*)

Je reconnais, je l'ai dit hier soir, que cette confiance doit se mériter jour après jour. Mais alors, puisque vous avez parlé de mystification, peut-être me permettez-vous, madame, de vous répondre que certains événements qui se sont produits récemment à l'Est de l'Europe, et que d'ailleurs vous n'avez pas approuvés, contribueront à guérir un grand nombre de travailleurs d'une autre mystification. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

**M. René Rieubon.** Ce n'est par fort !

**Mme Jeannette Prin.** Et c'est indécent !

**M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** M. Falala, comme M. Poncelet et M. Chaumont, a abordé le problème de l'âge de la retraite, et en particulier de son abaissement. Il a eu tout à fait raison d'insister sur les difficultés auxquelles on se heurte dès qu'on aborde ce problème qui, cependant, ne peut pas être éludé. Je veux le remercier des paroles courageuses qu'il a prononcées, qui, au demeurant, rejoignent et complètent ce que M. Philippe Rivain avait écrit dans le rapport général de la commission des finances.

A vrai dire, la plupart des interventions que nous avons entendues ont paru exclure cette notion d'un abaissement rigide de l'âge auquel des droits au taux plein sont ouverts dans le

régime général, non seulement à cause de ses incidences financières, mais aussi à cause de la série d'effets en chaîne qu'il pourrait entraîner pour l'ensemble de l'économie.

Pendant le problème ne peut pas et ne doit pas être éludé. L'axe principal des recherches auxquelles je fais procéder se situe sur le plan de la législation et de la réglementation concernant l'inaptitude au travail : cette indication apporte une réponse indirecte au souci qui a été exprimé par M. Falala, par M. Chaumont — qui a montré qu'un très jeune député peut s'intéresser aux personnes âgées et comprendre parfaitement leurs problèmes — et en dernier lieu par M. Poncelet, dont j'ai particulièrement apprécié l'intervention. Des modifications me paraissent pouvoir être apportées à la notion d'inaptitude afin de mieux l'adapter à la situation actuelle et de régler notamment un problème qui nous tient tous à cœur, celui des activités pénibles. C'est peut-être par ce moyen — je ne dis pas ce détour — que le problème des activités pénibles, qui n'a jamais été tranché et qui n'a même jamais fait l'objet des dispositions réglementaires prévues par le code de la sécurité sociale, pourra être abordé et réglé. C'est ainsi peut-être que sera permis le départ à soixante ans avec une pension à taux plein pour ceux et celles qui ne sont plus effectivement en mesure de poursuivre leurs activités professionnelles ou d'occuper un autre emploi. La procédure elle-même pourrait être révisée en vue de mieux apprécier l'état médical de l'assuré et de tenir compte de critères professionnels et sociaux indispensables.

Je vous ai dit hier soir que ma conception générale de ce problème se rattache à la notion de choix. A mon avis, la véritable réforme dans ce domaine, celle qui irait le plus loin, serait celle qui ouvrirait au travailleur, à partir d'un certain âge, la possibilité de choisir librement entre la poursuite et l'interruption de son activité. Cette notion de choix demande à être précisée ; nous le ferons dans la suite de nos réponses, mais, dès maintenant, vous avez vu, par ce premier exemple, comment nous nous efforçons de donner des réponses originales à de vraies questions.

**M. Christian Poncelet.** Très bien !

**M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales.** A Mme Thome-Patenôtre, j'indique que le taux d'augmentation de 4,5 p. 100 qu'elle a cité à la tribune pour ce qui concerne le minimum d'allocation en 1968 peut prêter à confusion.

En effet, Mme Thome-Patenôtre ne peut ignorer que le minimum a été relevé quatre fois : le 1<sup>er</sup> octobre 1967, le 1<sup>er</sup> janvier 1968, le 1<sup>er</sup> février 1968 et le 1<sup>er</sup> juillet 1968, ce qui fait, en un an, près de 20 p. 100. J'avais d'ailleurs cité ce chiffre dans mon discours, en ajoutant qu'il représentait un effort considérable et sans précédent mais que, bien entendu, s'il était un domaine dans lequel personne n'avait le droit de se déclarer satisfait, c'était celui-là. L'effort se poursuivra, j'en donne l'assurance à l'Assemblée et à Mme Thome-Patenôtre.

J'en viens à M. Neuwirth qui me fournit l'occasion de compléter les observations déjà présentées tout à l'heure en réponse à MM. Falala, Poncelet et Chaumont et à plusieurs de leurs collègues.

Il s'agit du problème des années d'assurance au-delà de la trentième. Tous les assurés actuels n'ont pas, depuis la mise en œuvre du régime d'assurance sociale, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1930, accompli les trente-huit annuités d'assurance possibles.

Mais en 1967 déjà, 53 p. 100 des assurés ayant fait liquider leurs pensions, atteignaient ou dépassaient trente années d'assurance.

Il est bien évident que lorsqu'on parle d'ouvrir la possibilité d'un choix on caresse l'espoir d'aller vers la prise en compte des années au-delà de la trentième.

Je fais donc procéder actuellement à des chiffrages sur la dépense, échelonnée dans le temps, d'une prise en charge par le régime général selon les diverses modalités possibles des années au-delà de la trentième. Je ne suis pas encore en mesure de préjuger la solution susceptible d'être retenue, parce qu'il faut tenir compte de l'évolution intervenue au cours des dernières années et qui a permis, ne l'oublions pas, à près des neuf dixièmes des salariés de l'industrie et du commerce de bénéficier de régimes complémentaires de retraite qui valident les carrières pour une durée supérieure à trente ans. Ces régimes perçoivent une masse de cotisations qui s'élevaient déjà en 1965 à près de 6 milliards de francs et dont le volume global se rapproche, par conséquent, de celui des prestations vieillesse servies par le régime général, lequel atteignait pendant la même année 1965, 6.200 millions de francs.

Il convient donc de prendre une vue d'ensemble du problème. Je ferai part des conclusions auxquelles je serai parvenu à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales quand je serai entendu par elle sur ce point précis, comme je le lui ai demandé.

Au début de l'après-midi, M. Michel Durafour a évoqué plusieurs questions auxquelles je ne saurais me dérober. Il a d'abord traité de l'indexation des pensions de vieillesse. Leur montant minimum peut en effet sembler insuffisant. Mais, lorsque M. Durafour suggère d'indexer ces pensions sur le salaire minimum interprofessionnel garanti, il pose à moi sens assez mal le problème. Je le dis très franchement.

Les pensions sont d'ores et déjà indexées en quelque sorte sur l'évolution des salaires. L'indice annuel de revalorisation traduit précisément cette évolution vue à travers les statistiques d'indemnités journalières. Or les chiffres prouvent que, exception faite du bond tout à fait exceptionnel du salaire minimum interprofessionnel garanti en 1968, la variation appliquée ces dernières années est nettement plus favorable que l'évolution normale du S. M. I. G.

C'est donc beaucoup moins le problème de l'indexation qui se pose que celui des minima, que j'ai déjà évoqué, et celui du taux de liquidation des pensions. Nous en revenons au problème précédent.

Pour ce qui est de l'assurance maladie des jeunes à la recherche d'un premier emploi — et M. Michel Durafour n'a d'ailleurs pas été le seul à soulever la question — l'ordonnance n° 709 du 21 août 1967 — vous voyez que ces ordonnances, telles que le Parlement les a ratifiées après les avoir modifiées, n'avaient pas que des défauts ! — est venue améliorer la situation de ces jeunes en instituant pour eux, comme pour l'ensemble des personnes sans emploi, la possibilité d'adhérer à l'assurance volontaire. C'est bien une amélioration puisque auparavant il n'y avait rien.

Je sais que M. Michel Durafour ne manquera pas d'objecter qu'une cotisation est exigée pour l'inscription à l'assurance alors que les jeunes, par définition, n'ont pas de ressources et que leurs parents n'en ont pas toujours assez pour subvenir à cette dépense.

Je rappelle d'abord que le taux de la cotisation pour les jeunes de moins de 22 ans a été fixé à 33 francs par mois et pourrait d'ailleurs être revu et abaissé.

Ensuite, en cas d'insuffisance de ressources, ce qui est souvent le cas pour des jeunes, la cotisation de l'assuré est prise en charge, en tout ou en partie, par l'aide sociale.

En outre, l'action du Gouvernement — M. Dumas vous l'a longuement expliqué dans ses deux interventions — tend à développer des stages de préformation au profit des jeunes sans emploi. Une garantie contre le risque maladie sera offerte à ces jeunes stagiaires et la dépense prise en charge par les centres de préformation.

Ces dispositions sont-elles suffisantes ? Dans le domaine social, il n'arrive pas souvent de répondre « oui » à une pareille question. En tout cas, ce qui a été fait prouve que le Gouvernement a conscience du problème et je puis assurer à l'Assemblée que la recherche de solutions complémentaires véritablement satisfaisantes reste au premier plan des préoccupations du ministre des affaires sociales.

En écoutant cet après-midi M. Michel Durafour évoquer la mémoire de son père qui, comme ministre du travail, a été mon prédécesseur, je me rappelais qu'en effet ce dernier a été l'initiateur des congés payés, c'est-à-dire qu'il a, sauf erreur, en 1925 ou 1926, lancé l'idée et que cette idée a été suivie d'effet en 1936, soit dix ans plus tard seulement.

Je ne veux pas dire que dix ans doivent nécessairement s'écouler entre le moment où le ministre du travail hier ou le ministre des affaires sociales aujourd'hui lance une idée et le moment où elle entre dans la réalité des faits. Je veux seulement rappeler, par l'exemple même que M. Michel Durafour a cité, que les idées les plus généreuses exigent un combat patient et continu. C'est ainsi, n'est-il pas vrai ? que toutes les grandes réformes sociales françaises sont entrées d'abord dans la loi et ensuite dans les mœurs.

M. Rickert a posé le problème des régimes complémentaires pour les salariés à propos de la validation des services effectués à l'étranger. Il m'a demandé de prendre des dispositions en cette matière. Je lui répondrai que ces régimes sont d'origine contractuelle et que, par conséquent, le Gouvernement ne dispose, de par la loi, d'aucun pouvoir pour modifier les règlements qu'ils appliquent.

Mais M. Rickert a soulevé une autre question, celle du non-cumul des droits propres et des droits dérivés pour les veuves.

Certes, cette règle inscrite dans le code de la sécurité sociale peut paraître rigoureuse mais, contrairement à ce qu'indiquait M. Rickert, en cas de décès de l'assuré, l'avantage du droit propre de la veuve n'est pas purement et simplement supprimé. Le droit propre l'emporte sur le droit dérivé et, si celui-ci est supérieur au droit propre en raison notamment du salaire plus élevé du mari et de la durée de son assurance, un complé-

ment différentiel est servi à la veuve et s'ajoute à la pension de droit propre.

M. Barel a parlé des personnes âgées avec ses qualités habituelles d'émotion et de précision. A la suite d'une interruption que je m'étais permis de faire, il a bien voulu reconnaître les efforts entrepris et, en particulier, l'importance de la mesure que j'ai annoncée hier soir. Je tiens à lui donner acte une fois encore de sa bonne foi.

M. Thoraille a évoqué que des problèmes relevant de la compétence de M. le secrétaire d'Etat. Je n'y reviens donc pas et j'en arrive à l'intervention de M. Delachenal qui a parlé, comme M. Paul Durafour d'ailleurs, de l'aide exceptionnelle aux veuves d'accidentés.

Je réponds que j'ai, bien entendu, accordé une longue audience, en présence de M. Lucien Neuwirth, aux représentants de la fédération des mutilés du travail et qu'à cette occasion plusieurs mesures ont été mises à l'étude.

Il s'agit d'abord de l'abrogation des dispositions du code de la sécurité sociale interdisant le cumul des frais funéraires et du capital-décès en cas d'accident mortel du travail ; ensuite, dans le même cas, de l'octroi éventuel d'un secours supplémentaire s'ajoutant au capital-décès ; enfin, de la possibilité offerte à la tierce personne, lorsqu'il s'agit de la femme de l'accidenté du travail atteint d'une incapacité totale, d'adhérer à l'assurance volontaire pour le régime vieillesse dans des conditions de cotisation très préférentielles.

On ne peut évidemment pas préjuger à l'heure actuelle les solutions exactes qui seront mises au point. On ne peut non plus préjuger l'attitude du ministre des finances à leur égard puisque je ne l'ai pas encore saisi. Cependant, le fait est que le problème n'est pas seulement à l'examen, mais qu'il est en cours de solution.

MM. Delachenal et Paul Durafour ont évoqué aussi sous son aspect financier l'aide aux veuves des victimes d'accident du travail. Je préfère, s'ils me le permettent, ne pas citer de chiffres aujourd'hui même, ne serait-ce que pour faciliter ma propre tâche à l'égard des administrations auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure et dont la vocation est d'être réticentes.

M. Delachenal a enfin parlé — et là le relais n'a plus été pris par M. Durafour, mais par M. Hubert Martin — des droits de vieillesse des mutilés du travail. Il a demandé un abaissement de l'âge de la retraite en faveur des mutilés du travail. Outre le problème général que pose un tel abaissement, permettez-moi de faire trois brèves remarques.

D'abord les périodes pendant lesquelles l'intéressé perçoit les prestations d'accident du travail sont validées gratuitement pour la retraite. Ensuite, l'intéressé cumule intégralement, à l'âge de la retraite, sa pension de vieillesse et sa pension d'accident du travail. Enfin, dans de nombreux cas — très nombreux, hélas ! — l'intéressé est reconnu inapte au travail et bénéficie donc à soixante ans de la pension de vieillesse au taux plein.

Aussi, sur cet aspect de vos observations, monsieur Delachenal, ma réponse est-elle précise, mais moins favorable que sur les autres points.

M. Marie a posé un problème qui me tient tout particulièrement à cœur. Il comprendra sans peine pourquoi. Il s'agit des droits de vieillesse des mobilisés ou engagés volontaires, c'est-à-dire, comme l'a souligné M. Beraud, des droits moraux acquis par nos camarades engagés volontaires dans les forces françaises libres ou dans les forces françaises de l'intérieur.

Actuellement, l'article 342 du code de la sécurité sociale, nous ont expliqué MM. Marie et Beraud, ne permet la validation des périodes de mobilisation ou d'engagement pendant la guerre que pour ceux qui étaient déjà assurés au moment de ces événements. On peut effectivement se demander s'il n'y a pas là une injustice à l'égard de ceux qui, en raison de leur âge, n'étaient pas encore assurés lorsqu'ils ont choisi la voie du devoir et du courage.

Il est évidemment difficile de préjuger, sans statistique précise sur le nombre des intéressés, le coût des modalités techniques d'une mesure nouvelle en cette matière, d'autant qu'il peut y avoir pour un individu donné pluralité de régimes vieillesse au cours de sa vie professionnelle. Mais je crois cependant que je renierais une grande partie de mon passé, celle qui m'est la plus chère, si je ne disais pas à M. Marie et à M. Beraud que leurs interventions doivent me fournir un thème qui sera soumis aux études et aux suggestions de la caisse nationale vieillesse avec un préjugé plus que favorable du ministre des affaires sociales.

M. Carpentier s'est fait l'écho de deux préoccupations que je connais bien, et je dois lui dire très franchement que je ne partage pas son point de vue.

La première est relative au transfert à un chapitre unique de six postes d'inspecteur général du travail. Je rappelle qu'un décret intervenu l'an dernier a regroupé en une inspection unique, l'inspection générale des affaires sociales, les trois inspections sociales, c'est-à-dire l'inspection générale de la sécurité sociale, l'inspection générale de la santé et de la population, l'inspection générale du travail.

Le regroupement budgétaire est une simple mesure d'ordre pratique. Vous savez très bien que les trois inspections générales subsistent et sont simplement regroupées dans un chapitre unique au lieu d'être réparties sur trois chapitres. Il n'est donc pas question de contrevenir à l'esprit des conventions internationales en matière de travail. Il est encore moins question — vous ne l'ignorez pas, monsieur Carpentier — de ne pas respecter la nécessaire indépendance d'un corps qui vous est cher comme à moi-même.

Le deuxième point que vous avez évoqué concerne l'insuffisance des postes d'inspecteur du travail créés dans le projet de budget. Ce nombre n'est, en effet, que de 19, mais il s'ajoute à 56 vacances qui existent aujourd'hui.

Certes, un concours est ouvert, qui se déroule en ce moment même, pour 45 postes ; mais le haut niveau que nous exigeons — et ce n'est pas vous qui nous le reprocherez — ne permettra de pourvoir qu'un nombre de postes bien inférieur, sans doute une trentaine au maximum. Cela signifie qu'au 1<sup>er</sup> janvier prochain, compte tenu des 19 postes créés, 45 postes environ resteront vacants. Pourquoi, dans ces conditions — je reprends là un thème que j'ai eu l'occasion de traiter en réponse à M. Peyret — demander la création de postes qu'on ne pourra pas pourvoir ?

J'entends, au cours de l'année 1969, modifier le statut de ce corps et, compte tenu du rôle que le Gouvernement lui réserve, accroître, sur le plan de la carrière et sur celui des rémunérations, l'intérêt qu'il peut offrir à nos jeunes licenciés. Alors, mais alors seulement, monsieur Carpentier, il me faudra créer de nouveaux postes, et vous pouvez être assuré que je m'y emploierai.

M. Lepage a soulevé le problème des conseils de prud'hommes. Nous nous préoccupons, comme lui, d'accélérer la procédure de création des conseils de prud'hommes. Il semble difficile — je crois que M. Lepage en sera d'accord — de supprimer la consultation des municipalités, puisque celles-ci participent aux frais de fonctionnement d'organismes qui, par définition, sont intercommunaux.

On peut, en revanche, envisager d'autres simplifications, telle la déconcentration au niveau départemental du choix des professions qui entreront dans la compétence des conseils. J'étudie ces mesures avec M. Capitant, ministre de la justice, et je remercie M. Lepage de m'avoir fourni l'occasion de dire, au moment où je m'oriente vers la création des cours sociales, à quel point je suis attaché à l'institution des conseils de prud'hommes.

Je n'ai pas répondu à l'intervention de M. Lehn, parce qu'elle portait sur les veuves civiles, et que j'ai déjà longuement évoqué ce sujet sauf, peut-être, sous cet aspect fiscal que M. Lehn a abordé, mais qui intéresse surtout M. Ortoli et M. Chirac, le ministre de l'économie et des finances et son secrétaire d'Etat, qui sans doute lui répondront que l'on peut difficilement reviser un barème pour une seule catégorie.

Mais je veux relever l'intervention de M. Lehn sur un plan en quelque sorte sentimental. Il a évoqué son prédécesseur, M. Meck, ainsi que les propositions de loi dont ce dernier avait pris l'initiative, et qui étaient notamment revêtues de la signature de Mlle Marie-Madeleine Dienesch et de la mienne.

Je tiens à dire à M. Lehn que le ministre des affaires sociales et Mme le secrétaire d'Etat aux affaires sociales n'ont rien oublié de leurs initiatives comme députés du Nord et des Côtes-du-Nord. Ils espèrent avoir l'occasion de vous le démontrer encore plus amplement dans un proche avenir.

M. Royer a fait comme toujours une analyse éloquentes et juste. Je lui épargnerai les éloges mérités qu'on lui décerne chaque fois qu'il intervient, et je me contenterai de répondre avec précision sur les points essentiels qu'il a soulevés.

M. Royer a cité des chiffres d'unités physiques mises en service en 1966 et en 1967 et il les a comparés aux objectifs du V<sup>e</sup> Plan. Il a eu raison, mais il convient d'observer que la comparaison n'est pas possible entre des opérations mises en service, d'une part, et des opérations à engager de l'autre. Les mises en service, en effet, M. Royer le sait comme moi, correspondent à des opérations du IV<sup>e</sup> Plan.

En ce qui concerne le financement, je dois dire que la caisse des dépôts et consignations a toujours refusé d'accorder un différé d'amortissement.

Quant aux subventions de l'Etat, elles sont versées au fur et à mesure de l'exécution des travaux avec possibilité d'accorder, au démarrage d'un chantier, le versement d'acomptes anticipés qui peuvent aller jusqu'à 100 p. 100 des situations de travail. Le problème général du différé d'amortissement avait été, en effet, envisagé dans le cadre du projet de caisse d'équipement qui, vous le savez, figurait dans le texte initial du projet de loi relatif à la réforme sanitaire et hospitalière.

Nous reprendrons la discussion de ce projet de loi lors de la session de printemps et nous aurons l'occasion de délibérer en commission des dispositions antérieures qui peuvent être maintenues et ce sera le cas de la majeure partie d'entre elles.

J'ai été très intéressé par l'allusion qu'a faite M. Royer à l'éventuelle intervention d'une société d'économie mixte. En effet, en fouillant dans ma mémoire et dans les dossiers, j'ai constaté qu'il y avait des précédents, notamment l'intervention de la Société centrale immobilière de la caisse des dépôts et consignations dans certaines opérations telles que la construction des établissements destinés à accueillir des malades chroniques dans la région parisienne.

Cette formule, monsieur Royer, mérite en effet d'être étudiée et peut être envisagée pour d'autres opérations.

Enfin, vous avez parlé, monsieur Royer, de la coordination des établissements hospitaliers avec l'éducation nationale. C'est un problème fondamental. Je dois dire que cette coordination est généralement bien assurée pour les centres hospitaliers universitaires.

Permettez-moi de citer un exemple que vous connaissez bien et pour cause, puisque c'est celui de la ville que vous administrez. Dans le cas particulier du C. H. U. de Tours, nous pouvons observer que la construction de l'hôpital durera quatre ans alors que celle de la faculté durera six mois. Par conséquent, si le C. H. U. démarre — et il démarrera, j'y suis bien résolu comme vous-même — à la fin de la période d'exécution du V<sup>e</sup> Plan, il pourra entrer en service exactement en même temps que la faculté qui est prévue pour le début de la période d'exécution du VI<sup>e</sup> Plan.

Mon excellent ami M. Buot a évoqué un grand nombre de problèmes, dont plusieurs ont déjà été, je crois, traités à la faveur de mes réponses antérieures. Mais je voudrais profiter de mon allusion à son intervention pour dire quelques mots de l'allocation de logement et répondre du même coup aux observations qui ont été articulées sur le même sujet par M. Paul Duraffour.

L'allocation de logement aux jeunes ménages est destinée, par définition, à permettre aux familles de se loger et, contrairement à toutes les autres prestations familiales, elle est accordée non seulement dès le premier enfant, mais également aux jeunes ménages sans enfant pendant une durée de deux ans à compter du mariage.

En faveur de ces derniers, elle est donc servie sans qu'une autre prestation familiale soit versée. C'est une disposition tout à fait exceptionnelle qui résulte de l'ordonnance du 21 août 1967, laquelle supprimait l'allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant mais laissait subsister en faveur de ces derniers l'allocation de logement.

Le Gouvernement considère, en effet, que la politique familiale comporte la nécessité d'une aide à l'installation des jeunes ménages dès avant la naissance du premier enfant.

La progression des dépenses globales de l'allocation de logement est de 19 p. 100 pour la période s'étendant du 1<sup>er</sup> juillet 1967 au 1<sup>er</sup> juillet 1968, alors que le V<sup>e</sup> Plan ne prévoyait qu'une progression annuelle de 16 p. 100.

En raison de cette progression importante, je dois dire qu'aucune modification des éléments de base de calcul n'est envisagée dans l'état actuel des choses.

M. Berthelot a rouvert le débat sur les ordonnances relatives à la sécurité sociale. Il me permettra de ne pas le suivre sur ce terrain. Il m'a demandé comment l'éventuel déficit de l'assurance maladie serait résorbé. Je crois lui avoir répondu que, dans mon esprit, ce déficit ne devait pas être résorbé par un recours au budget de l'Etat ni par l'utilisation systématique de l'excédent des ressources des caisses d'allocations familiales, que par conséquent, il fallait dégager d'autres ressources et que je songeais prioritairement, sur les indications mêmes de votre commission, aux activités génératrices de dépenses de santé.

Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit à cet égard hier et cette nuit au début de mon intervention.

M. Berthelot, après m'avoir demandé comment ce déficit serait résorbé, s'est prononcé pour un ensemble de mesures dont je ne conteste pas la légitimité, mais dont une seule, l'augmentation de 20 p. 100 des allocations familiales, irait au-delà du total de l'excédent des caisses d'allocations familiales.

Or, c'est à mon tour de demander à M. Berthelot qui, il est vrai, n'est pas obligé de me répondre puisqu'il ne détient pas les responsabilités gouvernementales : comment financerez-vous l'ensemble des dépenses que vous préconisez ?

Pour ce qui nous concerne, nous sommes dans l'obligation de définir un financement chaque fois que nous affichons une intention et c'est pourquoi je m'efforçais hier, en présentant et en défendant le budget, de parler non pas le langage du souhait mais le langage de la décision.

J'ai déjà répondu à l'essentiel des observations de M. Paul Duraffour qui, comme il nous l'avait promis, s'est exprimé non seulement avec son habituelle courtoisie mais — je tiens à reprendre sa propre expression — sans aucun parti pris.

Je voudrais lui dire que les ressources et le rôle des bureaux d'aide sociale ne peuvent être revus que dans le cadre de la réforme des collectivités locales.

J'ai en effet participé à une manifestation organisée par les bureaux d'aide sociale et j'ai pu, à cette occasion, leur manifester concrètement ma sympathie qui est de vieille date et leur apporter cette précision à laquelle il faut toujours songer.

Il est difficile, d'autre part, monsieur Duraffour, de taxer les ressources que l'O. R. T. F. tire de ses contrats de publicité. Pour cela, il faudrait une loi. C'est par conséquent un problème qui dépasse le cadre de notre discussion de ce soir mais je ne suis pas gêné pour dire à M. Duraffour que, dans mon esprit il doit ou il devra exister un certain parallélisme entre le développement des ressources que l'O. R. T. F. tirera de la publicité de marques et certaines mesures d'ordre social. Je ne suis pas pour le moment plus précis sur ce point mais cela correspond dans mon esprit à un certain nombre d'intentions tout à fait concrètes.

M. Paul Duraffour a eu raison, par ailleurs, de réclamer une meilleure information des ayants droit, comme M. Gerbaud l'a fait après lui, mais il a eu tort de dire que le fossé s'élargissait entre les moyens et les besoins. Non ! monsieur Duraffour, si le fossé n'est certes pas comblé, il ne s'élargit pas d'année en année, bien au contraire. Nous pouvons même dire que le budget qui sera, je l'espère, approuvé dans quelques instants par l'Assemblée nationale contribue à le rendre un peu moins large.

Je remercie M. Rivierez de l'hommage qu'il a bien voulu rendre aux résultats obtenus. Il importe que M. Rivierez sache, à propos des allocations familiales dans les départements d'outre-mer, que la parité globale n'est pas en cause. Les mesures concernant le Fonds d'action sociale et le programme d'utilisation du Fonds sont intervenues récemment. Elles ont été retardées par les événements du mois de mai dernier. Tous les textes ont dû être soumis à une nouvelle signature.

Quant à la répercussion sur les allocations personnalisées résultant des hausses des mois de février et de juillet 1968, le Gouvernement étudie actuellement deux formules : l'une prévoit la répercussion pure et simple des revalorisations, l'autre correspond à une répercussion équivalente en volume global, mais avec une modulation en faveur des enfants ouvrant droit à majoration.

Les modifications intervenues dans les zones d'abattement n'ont pas d'incidence particulière, M. Rivierez le sait, en ce qui concerne les départements d'outre-mer.

Comme j'ai déjà répondu à la première des deux questions de M. Beraud, il ne me reste plus, pour avoir été, je l'espère, aussi complet que possible, qu'à répondre à la seconde qui porte sur les retraites des anciens combattants mutualistes. Le plafond de majoration de ces retraites a été porté de 900 à 1.100 francs en 1966. Un nouveau relèvement à 1.200 francs pourrait être proposé — c'est une hypothèse qui n'a rien d'absurde — par le ministre d'Etat chargé des affaires sociales à son collègue de l'économie et des finances. Mais on ne peut évidemment pas préjuger le sens de la réponse qui sera faite, étant donné la revalorisation importante et d'ailleurs parfaitement légitime dont ont bénéficié en 1968, cinquantième anniversaire de l'armistice du 11 novembre, les pensions attribuées aux anciens combattants.

Ce débat, pour ce qui me concerne, avait commencé avant même de commencer, puisque j'avais eu tout dernièrement l'occasion de m'affronter très courtoisement avec le docteur Saint-Paul qui m'avait posé une question orale avec débat.

Ce soir, le docteur Saint-Paul, avec beaucoup de loyauté, a souligné l'importance de la lettre rectificative relative aux constructions hospitalières. Il a reconnu que l'engagement pris envers lui avait été tenu et que ce que je lui avais laissé entendre, concernant la revalorisation anticipée des pensions de vieillesse, des pensions de mutilés du travail et les rentes d'accidents du travail, n'avait pas été une promesse faite en l'air.

C'est ainsi que je conçois le travail parlementaire et la collaboration entre le Gouvernement et le Parlement, voire, pourquoi pas ? — nous en avons ici un exemple — une certaine collaboration, dans le respect des droits de chacun, entre l'opposition et le Gouvernement. A ce propos, je voudrais dire à M. Saint-Paul que je m'intéresse depuis des années au problème du ticket modérateur applicable aux dépenses de maladies de longue durée. J'ai posé moi-même des questions écrites et orales avec débat sur le même sujet.

L'une des réformes essentielles introduites à l'occasion du débat sur la ratification des ordonnances a été, sur ce point important, de supprimer la condition d'hospitalisation, d'allonger considérablement la liste des maladies ouvrant droit à la suppression du ticket modérateur et de laisser au médecin consultant de la sécurité sociale la faculté de reconnaître comme valable une maladie non inscrite sur cette liste, cependant très augmentée.

M. Saint-Paul, indiquant qu'il s'agissait là d'un texte législatif, m'a demandé quand interviendraient des textes réglementaires. Je lui réponds que les décrets d'application sont actuellement soumis au Conseil d'Etat. C'est dire que la patience de M. Saint-Paul ne sera plus longtemps mise à l'épreuve.

Enfin, M. Saint-Paul a évoqué le rôle du médecin et sa permanente inquiétude. Je suis d'accord avec lui sur ce point. Je croyais d'ailleurs l'avoir dit hier soir. Pour ma part, je pratiquerais cette collaboration loyale et permanente avec le corps médical — tous les confrères de M. Saint-Paul peuvent en être assurés — aussi longtemps que cela dépendra de moi. C'est précisément parce que je ne voulais à aucun prix et sous aucun prétexte en désespérer que j'ai mené, dans un certain esprit et selon une certaine orientation, les négociations avec le corps médical, à la suite du récent conflit relatif aux honoraires.

Mesdames, messieurs, mon intervention a sans doute été un peu longue. Mais le devoir du ministre des affaires sociales, à la fin d'un débat aussi ample et aussi élevé, était de répondre individuellement à tous les intervenants et avec le maximum de précision possible.

Je suis sûr que vous ne m'en tiendrez pas rigueur, surtout au moment où, après avoir achevé cette longue et, je l'espère, pas trop incomplète recension, j'ai comme la sensation physique d'une volonté commune à la quasi-totalité de l'Assemblée nationale dont je voudrais être, au service de la justice sociale, l'interprète et l'instrument. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des Républicains indépendants.)

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du ministère des affaires sociales.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des affaires sociales, au chiffre de 54.444.844 francs.

**Mme Marie-Claude Vaillant-Couturier.** Le groupe communiste vote contre.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des affaires sociales, au chiffre de 289.872.584 francs.

**Mme Marie-Claude Vaillant-Couturier.** Le groupe communiste vote contre.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des affaires sociales les autorisations de programme au chiffre de 15.700.000 francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des affaires sociales, les crédits de paiement au chiffre de 8.459.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

**M. le président.** Sur le titre VI, la parole est à M. Bayou.

**M. Raoul Bayou.** Je voudrais, avec gravité, faire une déclaration après que M. le ministre ait, tout à l'heure, prononcé mon nom, car je ne voudrais pas que mon silence laisse croire que j'acquiesce à un projet que je ne connais pas.

Vous avez dit, M. le ministre, que vous comptiez trouver de l'argent en instituant une nouvelle taxe sur l'alcool. Je comprends que vous cherchiez de l'argent et que vous défendiez la santé de la nation. En tant que député, en tant que père de famille, en tant qu'éducateur, je suis d'accord pour que le maximum soit fait en faveur de la santé, mais je voudrais appeler l'attention de l'Assemblée sur les moyens envisagés.

J'admets que vous combattiez l'alcoolisme en taxant le whisky, la vodka, le gin et l'alcool de fabrication clandestine, mais s'il s'agit, comme l'a relaté un journal du soir, d'instituer des taxes sur des boissons alcoolisées comme le vin et la bière, il faut que vous sachiez que le vin supporte déjà 162 milliards d'anciens francs de taxes, plus de 30 anciens francs par litre.

Récemment, mes collègues qui défendaient la bière ont fourni des arguments qui m'ont paru pertinents. Si vous voulez défendre la santé en frappant chaque fois un produit en raison de sa nocivité, allez-vous frapper aussi le tabac à cause du cancer ? Allez-vous frapper la route à cause des morts qu'elle cause régulièrement ?

**M. le ministre des affaires sociales.** C'est déjà fait.

**M. Raoul Bayou.** Alors, je vous demande, monsieur le ministre, de bien réfléchir et de vous souvenir que c'est dans les régions viticoles qu'on trouve le moins d'alcooliques et le moins de cirrhoses du foie.

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des affaires sociales, les autorisations de programme au chiffre de 832.300.000 francs.

**Mme Marie-Claude Vaillant-Couturier.** Le groupe communiste vote contre le titre VI.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des affaires sociales, les crédits de paiement au chiffre de 106.750.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des affaires sociales.

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports. (Section II — Aviation civile.)

## TRANSPORTS

### II. — Aviation civile.

#### ETAT B

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

« Titre III : + 33.293.355 francs ;

« Titre IV : — 11.040.239 francs. »

#### ETAT C

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

#### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 1.165.755.000 francs ;

« Crédits de paiement, 551.613.000 francs. »

#### TITRE VI. — SURVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 22.750.000 francs ;

« Crédits de paiement, 14.199.000 francs. »

Ce débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, trente-cinq minutes ;

Commissions, vingt-cinq minutes ;

#### Groupes :

Union des démocrates pour la République, vingt-cinq minutes ;

Républicains indépendants, cinq minutes ;

Fédération de la gauche démocrate et socialiste, dix minutes ;

Communiste, dix minutes ;

Progrès et démocratie moderne, dix minutes ;

Isolés, cinq minutes.

Etant donné l'heure avancée, je vous demande, une fois de plus, mesdames, messieurs, de respecter strictement les temps de parole.

La parole est à M. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ouvrant à pareille heure le débat sur

l'aviation civile, comment ne pas évoquer les pages si émouvantes de Vol de nuit, où, dès 1931, en cette période héroïque de l'aviation, Saint-Exupéry mettait en évidence outre les qualités et le courage exceptionnels des pionniers d'alors, l'impérieuse nécessité de tout mettre en œuvre afin d'aller toujours plus vite en offrant davantage de sécurité ?

Plus que jamais, avec fort heureusement des moyens et des possibilités techniques bien différents, ces objectifs demeurent ceux du transport aérien.

Puisse ce budget, en témoignage de reconnaissance à un tel parrainage, permettre à l'aviation civile française de remplir sa mission !

Dans le rapport économique et financier qui accompagne le projet de loi de finances pour 1969, le Gouvernement définit sa politique en matière d'aviation civile de la manière suivante :

« Un nouvel effort est également prévu dans ce domaine en 1969, tant en ce qui concerne le fonctionnement que l'équipement pour répondre à la très rapide croissance du trafic aérien.

« Les autorisations de programme du secteur programmé par le Plan et correspondant à la réalisation des travaux d'infrastructure, notamment l'aménagement des aéroports, passent de 213.700.000 à 230.900.000 francs. Le secteur non programmé doté de 952.000.000 de francs contre 823.000.000 de francs en 1968, augmente de plus de 15 p. 100 pour permettre d'exécuter les décisions prises dans le domaine de la construction aéronautique en coopération avec nos partenaires européens et notamment avec la Grande-Bretagne. »

Telles sont les grandes lignes qui ont déterminé les propositions budgétaires contenues dans le fascicule du budget de l'équipement consacré à l'aviation civile.

Il convient donc que nous examinions ces propositions sur le plan des chiffres pour pouvoir ensuite nous faire une opinion sur les choix politiques qu'elles traduisent.

Si nous considérons l'ensemble du budget de l'aviation civile, nous constatons que le total des crédits du secrétariat général à l'aviation civile atteindra, en 1969, 1.686.890.793 francs, soit 142.619.654 francs de plus qu'en 1968.

D'une année à l'autre, cette augmentation est donc de 9,23 pour 100. Elle est inférieure à celle du budget général de l'Etat qui, pour l'ensemble des charges à caractère définitif, apparaît en augmentation de 18,30 p. 100.

D'une façon générale la progression des masses du budget de l'aviation civile reste en deçà de celle du budget général.

C'est ainsi que les dépenses de fonctionnement et les moyens des services croissent de 11,18 p. 100 au lieu de 19,28 p. 100 dans le budget général. Les dépenses d'interventions publiques sont en diminution de 11 p. 100.

Les dépenses en capital, en revanche, sont majorées dans une proportion plus forte que celle du budget général. Alors que la moyenne pour les autorisations de programme dans le budget général est de plus 3,7 p. 100, les autorisations de programme de l'aviation civile augmentent de 13,9 p. 100.

De même, les crédits de paiement, dont l'augmentation moyenne dans le budget général est de 7,57 p. 100, croissent pour l'aviation civile de 10,44 p. 100.

En fait, la croissance des dépenses ordinaires a été limitée dans toute la mesure du possible alors qu'en revanche les dépenses en capital ont bénéficié, par rapport au reste du budget, d'une certaine priorité.

Les dépenses de fonctionnement atteignaient, en 1968, 483.161.139 francs. Elles s'éleveront, pour 1969, à 514.915.793 francs, en augmentation de 31.754.654 francs. Cette augmentation s'analyse en mesures acquises et mesures nouvelles de la façon suivante : au titre des mesures acquises, la majoration ne dépasse pas 9.501.538 francs alors que l'ensemble des propositions formulées au titre des mesures nouvelles justifie des crédits supplémentaires s'élevant au total à 22.253.216 francs.

Les mesures acquises n'appellent que peu de commentaires si ce n'est qu'elles traduisent les majorations de salaires au cours de l'année 1968.

Les mesures nouvelles, en revanche, méritent de retenir plus longtemps notre attention. Votre rapporteur les a mises en évidence dans son rapport écrit. Elles concernent, pour l'essentiel, des créations d'emplois. C'est ainsi que les effectifs ont augmenté, d'une année sur l'autre, de 364 personnes dont 270 titulaires ; cela pour faire face à l'investissement de l'activité aéronautique, permettre le développement des services techniques et procéder à certains aménagements en vue de rechercher les possibilités de regroupement des services du secrétariat général de l'aviation civile dont l'actuelle dispersion dans Paris et sa banlieue constitue un lourd préjudice à son bon fonctionnement.

Voilà plusieurs années que nous parlons et reparlons de cette affaire, monsieur le ministre. Il serait bon que vous y prêtiez une attention toute particulière avant d'y porter remède car les conditions de travail du secrétariat général de l'aviation civile ne lui permettent pas d'assumer ses tâches.

S'ajoute à ce titre l'augmentation des frais de fonctionnement de l'école nationale de l'aviation civile, à la suite de son transfert à Toulouse, plus 500.000 francs.

La formation aéronautique comporte une augmentation importante : 8.017.526 francs. Pour l'essentiel, elle s'applique aux dépenses de fonctionnement. Elle concerne la formation des pilotes. Nous avons longuement développé ce problème dans notre rapport écrit. Je me bornerai, à cette heure, à mettre l'accent sur la formation des pilotes du système B, c'est-à-dire issus de l'armée.

Le système actuel ne répond pas au réalisme qui convient. Il est anormal — je dirai même condamnable — que la formation de ces pilotes entraîne des frais considérables pour les compagnies.

Alors que ces pilotes sont déjà confirmés puisque l'armée est dotée d'appareils semblables à ceux qu'utilise l'aviation civile, les compagnies doivent déboursier 250.000 francs par pilote formé, auxquels s'ajoutent nécessairement les frais de la qualification sur chacun des appareils qui leur seront confiés.

Etant donné la concurrence très sévère que se livrent les transporteurs aériens dans le monde, les compagnies françaises devraient être dispensées de charges aussi lourdes, alors même que les pilotes de France sont les mieux payés du monde.

En effet, si leurs rémunérations nominales ne sont pas les plus élevées, les avantages fiscaux dont ils bénéficient font qu'en définitive — et c'est heureux compte tenu de leur qualité et des responsabilités qu'ils assument — leurs gains réels les placent au tout premier rang.

Evitons donc de surcharger à l'excès nos compagnies. Pour ma part, je souhaite que l'arrêté que vous avez préparé, qui est à la signature, si je suis bien informé, paraisse le plus rapidement possible afin que les compagnies de transport aérien puissent utiliser dans les meilleures conditions les pilotes issus de l'armée.

En ce qui concerne les interventions publiques, nous notons, au chapitre 41-92, une réduction de 11.730.239 francs qui provient de la suppression de la subvention allouée à l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie, O. G. S. A., qui atteignait 12.230.239 francs.

L'Etat, en revanche, participera pour une somme de 500.000 francs à la création d'une société d'économie mixte groupant, outre l'Etat, les organismes publics et les entreprises privées intéressées aux études et au développement à l'étranger des matériels et procédés français dans le domaine de l'aviation civile.

L'incidence de l'accroissement du trafic sur les dépenses afférentes au dégrèvement de carburant implique l'inscription d'un crédit de 440.000 francs. Cette somme s'ajoute à celle de 3.393.000 francs qui figure au chapitre 44-91, mais au titre des mesures acquises.

Parmi les mesures acquises au titre IV, figure la subvention de l'Etat à l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, soit 53.093.918 francs.

Il convient, en revanche, de noter qu'au titre des interventions publiques aucune disposition nouvelle n'est prévue en faveur de l'aéroport de Paris. Seule est retenue à cet effet, au titre des mesures acquises, au chapitre 45-81, la subvention de l'an dernier pour son montant initial, soit 25 millions de francs. Je dis « montant initial », car cette subvention, prévue pour 25 millions, fut en fait portée à 35 millions de francs. A ce titre ne figure aucun crédit ni pour Air France, ni pour Air Inter.

Il appartient cependant à votre rapporteur d'évoquer très rapidement — alors qu'il l'a fait plus longuement dans son rapport écrit — la situation de l'aéroport de Paris et celle des compagnies Air France et Air Inter.

La situation de l'aéroport de Paris a été rendue très difficile et l'année 1968 risque de se solder par un déficit très important, de l'ordre — je ne vous apprend rien, monsieur le ministre, mais j'appelle l'attention de l'Assemblée sur ce chiffre — de 47.900.000 francs.

C'est une somme considérable au moment où l'aéroport de Paris doit non seulement solder son compte d'exploitation, mais faire face aux investissements importants auxquels il procède pour l'extension d'Orly et l'aménagement de Paris-Nord.

Il conviendra donc d'examiner la possibilité de parfaire le crédit de 25 millions de francs qui figure au titre des mesures

acquises pour permettre à l'aéroport de Paris d'équilibrer sa gestion.

Toutefois, l'insuffisance de recettes pourra être ramenée à environ 26 millions de francs si sont retenues les propositions de l'aéroport de Paris, de relèvement des tarifs de certaines redevances, notamment de 20 p. 100 en moyenne des taux de la redevance d'atterrissage.

Si l'on compare ces taux à ceux pratiqués par les autres aéroports européens, un tel rajustement paraît justifié, monsieur le ministre. Nous le souhaiterions pour éviter de trop charger le budget général.

En ce qui concerne Air France, l'année 1967 a été bonne malgré les événements de Grèce et du Moyen-Orient. Le chiffre d'affaires qui était en 1966 de 1.743 millions de francs fut, en 1967, de 1.906 millions de francs, soit une augmentation de 9,30 p. 100.

Il convient de noter à ce sujet la distorsion entre ce chiffre et celui de 12 p. 100 représentant la croissance du trafic. Elle provient de la diminution continue de la recette unitaire, par suite de l'application de plus en plus large des tarifs promotionnels et du fait que le trafic long courrier croît plus rapidement que le trafic moyen courrier.

L'exercice fait apparaître un bénéfice de 19.700.000 francs, c'est-à-dire un bénéfice net de 8.100.000 francs. Ce chiffre est inférieur à celui de 1966 mais les résultats sont bons, compte tenu des événements précités et des malaises économiques et monétaires qui ont affecté plusieurs pays.

Air France a pu ainsi, en 1967, sans aide de l'Etat, maintenir son expansion : 8.234.000 passagers-kilomètre transportés, soit une augmentation de 11,1 p. 100.

Air France est la première industrie exportatrice de France pour la part du chiffre réalisé en devises étrangères : 78 p. 100. Elle est la seconde pour la valeur absolue des devises reçues : 1.076 millions de francs en 1967. Elle vient après Renault.

Cette position de grand intérêt explique que notre compagnie nationale soit particulièrement vulnérable à tout ce qui atteint l'activité économique en France ou diminue l'attrait touristique de notre pays. Elle s'en trouve frappée directement, ce qui réduit la source importante de devises qu'elle constitue.

Ces considérations prennent tout leur sens pour l'année 1968. C'est ainsi que les événements de mai et juin ont eu pour Air France des conséquences particulièrement lourdes, pour deux raisons essentielles : les accords de Grenelle, le fléchissement commercial due à la diminution de la clientèle sur l'ensemble des lignes, tant européennes que mondiales.

Au 10 juin, ces conséquences se chiffraient à 130 millions de francs. Au 31 décembre, elles atteindront un total de 250 millions de francs qui constituera en fait le déficit d'exploitation d'Air France pour 1968.

Si l'on rappelle que les prévisions d'exploitation pour cette année permettaient d'espérer un bénéfice de 30 millions de francs, le coût des événements de mai et juin pour Air France sera donc de 280 millions de francs.

Pour faire face à cet état de choses le « collectif » de juillet a prévu un crédit de 100 millions de francs. Il conviendra de fixer dans le prochain « collectif » le montant du nouvel effort à consentir en faveur d'Air France.

Votre rapporteur estime souhaitable, compte tenu des problèmes qui se posent à Air France pour 1969, que la compagnie nationale soit libérée, dès la fin de l'année, du déficit d'exploitation de 1968, et qu'à cet effet une somme de 150 millions soit prévue dans le prochain collectif.

L'année 1969 sera effectivement difficile. Au départ, le taux d'expansion prévu n'est que de 7 p. 100. Sur le plan de l'exploitation, les seules prévisions de charges salariales et parasalariales comportent une augmentation de 75 millions de francs. Il faut noter à ce sujet que ce chapitre représente à lui seul 42 p. 100 du chiffre d'affaires total d'Air France. Ce pourcentage est plus élevé que dans les autres compagnies de transport aérien du monde, en raison de la lourdeur exceptionnelle des charges sociales en France.

S'y ajoutent les conséquences de l'acquisition, puis de la mise en service d'appareils nouveaux : les Boeing 727-228 notamment, dès cette année ; puis en avril 1970, les Boeing 747 : quatre sont en commande, Concorde étant prévu pour le début de 1972.

En dehors des livraisons de 1968 qui portent sur deux Boeing 707-328 C, les quatre Boeing 727-228 et trois Caravelle S. E.-210, type III, de nouvelles commandes ont été passées au cours de l'année 1967, soit deux Boeing 707-328 C et six Boeing 727-228, livrables en 1969.

Par ailleurs, il convient de rappeler les options Concorde : huit, si le survol terrestre est possible, six seulement dans le cas contraire.

Si l'on rappelle que le Boeing 727-228 représente une dépense de 35 millions, le 747 100 millions et le Concorde 80 millions environ, l'on voit les efforts considérables que se doit de faire Air France pour organiser sa flotte.

A brève échéance, d'autre part, se posera le problème de l'Airbus et des options à prendre.

Air France envisage l'acquisition de Boeing 737 aménagés pour le transport de fret.

Votre rapporteur souhaiterait qu'à cet effet soit recherchée la possibilité d'utiliser — et partant de favoriser — la construction de l'avion Mercure qui devrait répondre aux préoccupations des utilisateurs éventuels du Boeing 737.

Problème également préoccupant pour Air France, qui y porte une attention particulière, celui de l'équipement hôtelier. Je pense que les initiatives prises par notre compagnie nationale sur ce point répondent à une nécessité et qu'elles lui permettront d'assurer aux utilisateurs, en même temps que le transport, l'hébergement dans la capitale et dans des lieux voisins.

Air Inter, la compagnie qui assure le service métropolitain connaît, elle aussi, des difficultés. C'est ainsi que la présente année — comment pourrait-elle, en effet, échapper aux conséquences des événements des mois de mai et juin ? — se traduit pour elle par un déficit de 16 millions de francs, soit 1 milliard 600 millions d'anciens francs.

Qu'allons-nous faire pour Air Inter, monsieur le ministre ? Un problème se pose. Vous connaissez le caractère et la situation d'Air Inter. Il est évident que cette compagnie est confrontée avec une mission qu'elle ne peut que bien difficilement — pour ne pas dire qu'elle ne peut pas — assurer seule.

La convention du 1<sup>er</sup> octobre 1967 réglait quelque peu, bien évidemment, la situation des lignes qui existaient avant cette date ; mais, les lignes qui ont été créées après le 1<sup>er</sup> octobre 1967 connaissent des difficultés d'exploitation. Cette situation doit être prise en considération. Sans intervention de l'Etat, ces charges seraient mises au compte des collectivités locales ou des chambres de commerce.

Il faut absolument trouver une solution, sans doute en revenant au système de la subvention de l'Etat qui existait jusqu'à l'an dernier. Ce n'était pas une subvention de l'Etat à la compagnie Air Inter, mais une subvention qui, au travers d'Air Inter, bénéficiait aux collectivités locales.

Il faudra donc revenir à cette notion et, toujours dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, faire appel au profit de ces collectivités à l'intervention du F. I. A. T.

Pourquoi ne pas revenir, non plus, en faveur d'Air Inter au système de détaxation sur l'essence ? Il n'y a pas de raison que notre compagnie nationale, compte tenu de sa mission, ne soit pas à même de profiter d'une disposition de cette nature.

J'attire tout particulièrement votre attention, monsieur le ministre, sur la situation d'Air Inter. Je suis persuadé que nombreux seront nos collègues qui vous diront leurs inquiétudes et leurs préoccupations, car l'équilibre et le maintien d'Air Inter conditionne, si je puis dire, la politique de régionalisation entreprise dans notre pays.

Evoquant les problèmes qui se posent aux compagnies françaises de transport aérien, il convient de noter — bien qu'elle ne soit pas directement concernée par le budget — la situation particulièrement heureuse de l'Union des transports aériens, l'U.T.A., et de se féliciter du rôle que joue cette compagnie dans l'économie nationale et internationale.

Dépenses en capital. Le titre V concerne, pour l'essentiel, dans ses chapitres 53-20, 53-21 et 53-24, les investissements pour les matériels et les constructions aéronautiques.

Le chapitre plus important est le chapitre 53-24 qui comporte en autorisations de programme une somme de 914 millions de francs et, en crédits de paiement, une somme de 885 millions de francs.

Au regard de ces chiffres, il convient d'apprécier ce qui correspond aux opérations actuellement en cours, tel le Concorde, ou aux opérations envisagées et retenues, tels l'Airbus et le Mercure II, et cela dans la préoccupation qui est la nôtre de faire tous les efforts nécessaires pour maintenir le plan de charge des industries aéronautiques françaises.

La dotation budgétaire est-elle suffisante pour répondre à ces impératifs ? C'est ce qu'il convient d'examiner en tenant compte de l'état actuel des projets concernés — le Concorde, l'Airbus, la Caravelle et le Mercure II.

En ce qui concerne les crédits prévus au chapitre 53-24, tant au regard des autorisations de programme que des crédits de paiement, l'essentiel est prévu pour le Concorde, soit 680 millions de francs, le reste étant à répartir entre l'Airbus et le Mercure II.

Le dernier chiffre officiel de l'opération Concorde était, pour l'ensemble du projet — Angleterre et France réunies — au début de 1966, de 7 milliards de francs hors taxe.

En fait, nous allons vers un total de 8 milliards de francs hors taxe, soit 10 milliards de francs tout compris, ce qui représente 5 milliards de francs pour la France.

A ceux qui crient au scandale, je dirai que, cette année — et vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre — la S. N. C. F. va nécessiter un effort de près de 6 milliards 500 millions de francs.

Certains ont pu s'interroger, voire s'alarmer sur l'origine et les raisons des retards qui affectent le premier vol du prototype. Il convient, à cet effet, de noter que, si les opérations de fabrication et de montage de la structure des prototypes, notamment du 001 français, ont été effectuées dans les délais prévus, permettant ainsi de « sortir les avions d'usine » aux dates annoncées, les retards survenus à l'occasion des essais au sol précédent, pour l'essentiel du montage et de la mise au point sur avion, des équipements. Les essais ont mis en évidence la nécessité d'apporter certaines modifications, que justifie la complexité des systèmes en cause et les répercussions mutuelles de leur fonctionnement.

Il est bon, à ce sujet, de rappeler ce qu'est le Concorde et ce qu'il représente sur le plan de la novation et de la recherche en tous domaines, et de souligner que tout, à quelques rares exceptions près, est français ou britannique.

Par ailleurs, il faut préciser que le retard du premier vol n'entraînera pas nécessairement un retard de la mise en service prévue pour 1972. Il est bien évident que tout en apportant un soin particulier à la préparation du premier vol, on avance dans les améliorations d'ordre général concernant l'ensemble de l'appareil. C'est en somme une double étape qui se franchit actuellement.

Il est maintenant prévu que les deux prototypes voleront à des dates très voisines, l'avion 001, légèrement en avance, devant voler à Toulouse avant la fin de l'année.

L'avance prise par le Concorde sur ses divers concurrents, notamment sur son concurrent américain, doit être maintenue. Les Américains ont abandonné le projet de l'avion supersonique à géométrie variable, le S. S. T. Ils sont revenus à l'avion à aile delta. Ils sont confrontés avec les mêmes problèmes que nous connaissons, avec tout ce que cela représente de difficultés et de contretemps. Nous pouvons conserver, de ce fait, l'avance de trois années initialement prévue. Celle-ci devrait permettre aux compagnies de transport intéressées de confirmer leurs options — 74 appareils actuellement au total — et d'assurer ainsi les chances du Concorde.

De assurances doivent être données, monsieur le ministre, sur un point important, celui du bruit. Il convient que ce bruit soit limité de façon à permettre le survol terrestre. S'il en était différemment, je le rappellais il y a quelques instants, Air France, qui a une option de huit appareils, limiterait celle-ci à six.

Devront être également précisées, afin de démentir les informations tendancieuses qui sont parfois données à ce sujet, les éventuelles conséquences, au regard des conditions de l'exploitation de cet appareil, des récents aménagements qui, sur le plan technique ont dû être apportés. Celles-ci devront ne pas mettre en cause la capacité de l'appareil ou rayon d'action qui demeurent, avec le bruit, les éléments déterminants de ses possibilités techniques et commerciales.

Le Concorde doit être apprécié, certes, au regard de sa valeur en tant qu'appareil, de ses possibilités sur le plan du transport aérien, mais aussi, compte tenu de ce qu'il représente et représentera longtemps encore au regard de l'industrie aéronautique française, car l'opération Concorde a été — au cours de ces dernières années — et demeure un élément d'incitation et d'expansion exceptionnel.

C'est vraiment sous cet angle et dans ces perspectives que doit être appréciée l'opération Concorde.

L'airbus A-300, appareil moyen courrier à grande capacité, et d'une grande souplesse d'exploitation, est demandé par toutes les compagnies, tant européennes qu'américaines.

Les performances d'un tel appareil sont un peu différentes eu égard aux besoins des Etats-Unis où la notion de distance revêt une importance qui n'est pas semblable à celle que nous connaissons en Europe. C'est ce qu'il convient de ne pas perdre de vue lorsque l'on évoque le projet européen et le projet américain.

Outre ces préoccupations, la France est tout particulièrement attachée à la réalisation de cet appareil. Il représente pour elle l'utilisation d'un créneau important qui se doit d'être retenu si l'on veut répondre aux obligations du plan de charge.

En effet, la Caravelle s'oriente vers sa fin de fabrication et le Concorde, pour l'instant, n'apporte pas suffisamment d'activité, notamment à Sud-Aviation qui envisage des licenciements dans les mois qui viennent.

En août dernier, les propositions des constructeurs ne correspondaient pas aux souhaits des responsables : performances à revoir, avec nécessité d'obtenir un prix d'exploitation inférieur à 5 p. 100 à celui de ses éventuels concurrents américains. Les propositions qui seront présentées ce mois-ci, entre le 15 et le 20 novembre, devraient permettre une décision reportant la suite de l'opération. Le devis s'élève globalement à 1.400 millions pour un appareil mis en service au cours de l'été 1973, date qui correspond au souhait exprimé par les compagnies.

S'il en était ainsi, nous trouverions là des raisons, qui justifieraient l'obligation de prévoir au budget de 1969 une somme de 220 millions. Les crédits de paiement actuels ne le permettraient pas. Il faudrait donc pour cela faire appel au collectif.

Nous demeurons préoccupés par les projets américains et par l'accord que viennent de conclure Lockheed et Rolls-Royce. La vente de réacteurs britanniques à Lockheed 1011 s'accompagne d'un accord conclu par l'Angleterre au travers de la société Air Holding pour l'achat de cinquante appareils. C'est là une disposition très préoccupante pour l'avenir de l'Airbus européen, car il est bien évident que ces cinquante appareils — trente ferme et vingt en option — réduisent d'autant les chances de l'Airbus 300. Au surplus, Rolls-Royce a fait pour le Lockheed trois réacteurs, dont un réacteur spécial, le R. B. 111. Il serait nécessaire pour l'Airbus 300, qui n'a que deux réacteurs, que Rolls-Royce réalise un réacteur différent, le R. B. 107. Là aussi se pose un problème.

En conclusion, sujet d'inquiétude du côté anglais. Les Allemands par contre sont d'accord, préoccupés qu'ils sont de trouver du travail à tout prix pour leurs industries aéronautiques.

Sans être d'un très grand optimisme, il est néanmoins permis d'espérer encore la réussite de cette opération, compte tenu du fait, comme je l'ai indiqué, que les performances exigées pour la desserte moyen-courrier au niveau de l'Amérique sont très différentes de celles qui sont nécessaires chez nous, ce qui fait que le Lockheed qui répond au marché américain n'est pas aussi bien placé sur le marché européen. Il faut faire vite, très vite en raison du plan de charge, mais aussi parce que cela représente pour nous le seul créneau possible.

Parmi les opérations retenues dans le cadre de l'aide à la construction aéronautique se situe la construction du Mercure II. C'est un biréacteur de transport rapide entre centres urbains rapprochés qu'il permet de relier dans les conditions de confort et de sécurité des long-courriers actuels. Il est doté de deux réacteurs Pratt et Whitney. Il peut transporter 134 passagers avec bagages, sur des étapes de 1.000 kilomètres, à 910 kilomètres à l'heure. Il se situe, somme toute, entre la Caravelle et le Boeing 727.

Il convient de se féliciter de la décision prise en faveur de l'avion Mercure II. La définition de l'appareil et ses performances répondent très opportunément aux besoins du marché du « court-courrier », tant sur le plan du transport voyageurs que du fret. Il doit y avoir place, sur le marché européen surtout, pour un appareil dont la conception, la souplesse d'exploitation, les qualités essentielles de rapidité, d'économie, de confort et de sécurité, permettent des conditions d'utilisation commerciales et techniques appréciées des usagers et des compagnies.

La longue expérience acquise par les avions « Marcel Dassault » — et dont témoignent de brillantes réussites — est la garantie d'un succès qui aura, par ailleurs, d'heureuses conséquences sur l'ensemble des industries aéronautiques françaises et du plan de charge dont l'équilibre est actuellement sérieusement compromis.

L'estimation de l'ensemble de l'opération prévue sur quatre ans, 1969, 1970, 1971 et 1972 serait — hors taxe — de 750 millions de francs.

Le constructeur prend à sa charge 20 p. 100 de l'opération et Fiat 10 p. 100. La part de l'Etat serait ainsi de 525 millions, dont 70 millions hors taxe sont à prendre dans le budget de 1969.

Il convient de noter que le constructeur utiliserait sa participation dès la présente année, afin d'accélérer la construction de l'appareil. Celui-ci serait en état de voler dans deux ans et d'être commercialisé dans trois ans.

La fabrication de la Caravelle se poursuit à échelle réduite. En définitive, lorsque tout sera à peu près terminé, ce sont 267 Caravelles, dont 253 vendues, qui auront été réalisées. C'est une très belle réussite. Je dirai même qu'elle est exceptionnelle au niveau de l'Europe, mais c'est incontestablement relativement

faible au regard des chaînes américaines qui se situent toujours entre 600 et 1.000 appareils.

Nous avons, dans notre rapport, signalé toute l'importance que justifie le Nord 262 et le succès et la réussite du M. D. 320 Hirondelle et du Mystère 20, ce dernier ayant pris une large place sur le marché américain.

Je voudrais, avant de terminer, sur l'article 5, regretter, monsieur le ministre, l'insuffisance des crédits en ce qui concerne l'infrastructure secondaire : 58 millions au moment même où l'on parle de régionalisation et de mise en valeur du territoire. Imaginez, je vous prie, ce que sont les difficultés et les préoccupations des collectivités locales, des chambres de commerce, et admettons que, sur ce point, un effort considérable doit être fait.

Avant de conclure en soulignant les dispositions prises dans le cadre du titre VI en faveur de l'aviation légère, je voudrais rappeler que l'an dernier, lors de l'établissement du budget de 1968, à la suite de la suppression du dégrèvement de la taxe intérieure de consommation de carburant pour les appareils des aéro-clubs, les crédits inscrits pour 1968 au chapitre 43-91 — aide en faveur de la formation aéronautique des jeunes — qui étaient de 746.000 francs avaient été portés à 3.676.000 francs. Ces crédits subsistent dans la somme de 5.632.750 francs inscrite à ce même article au titre des mesures acquises.

Je précise que parallèlement à cette mesure, un nouveau système d'aide aux jeunes a été mis au point, qui remplace par l'attribution de primes le brevet précédemment en vigueur. Ce nouveau régime a fait l'objet du décret du 25 mai dernier, portant création de bourses destinées à permettre la formation et l'entraînement dans les diverses activités aéronautiques des jeunes des deux sexes, de nationalité française et âgés de moins de vingt-cinq ans.

Telles sont les considérations et remarques présentées au nom de la commission des finances. Compte tenu des assurances qu'elle souhaite obtenir sur le plan de l'aide aux transports aériens et au regard des efforts à poursuivre afin de maintenir le plan de charge en faveur de l'industrie aéronautique française, la commission vous propose l'adoption des crédits de l'aviation civile pour 1969. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, depuis cinquante ans, l'aviation n'a cessé de s'imposer comme moyen de transport rapide, confortable et sûr.

Déjà, au XVIII<sup>e</sup> siècle, le marquis d'Argenson, écrivant à Louis XV, évoquait « de grands vaisseaux volants » grâce auxquels « les hommes voyageront vite et commodément ». Les auteurs d'un ouvrage récent, *Avant et après Concorde*, rappellent heureusement cette vue d'un esprit éclairé.

A l'époque de « l'homme pressé », le temps pèse d'un poids identique, qu'il s'agisse de la signature d'un marché ou de vacances au soleil. Le culte de la vitesse que Paul Morand sut définir dans ses prolongements romantiques, n'est pas près de s'éteindre.

Ayant largement conquis sa clientèle privilégiée dans le monde des affaires, l'avion s'ouvre de plus en plus au transport de masse. Le tournant que connaît actuellement l'évolution de l'aviation commerciale — et qui a influencé l'esprit de notre rapport — marque cette double tendance.

Son image, c'est essentiellement le Concorde et l'Airbus : le long courrier racé, début du supersonique, le porteur lourd utilitaire, nouvelle génération du subsonique.

Ces deux types d'appareil aux caractéristiques révolutionnaires provoqueront un développement nouveau du transport aérien et une accélération des mutations dans une industrie où le trafic, c'est-à-dire la production, double tous les cinq ans.

Ils poseront des problèmes d'exploitation plus complexes que ceux qui étaient rencontrés il y a dix ans, lors de la mise en service des premiers avions à réaction sur les lignes commerciales.

Il est donc important de considérer attentivement toutes les données techniques, économiques et humaines liées à l'utilisation prochaine de ces avions nouveaux.

Le cadre de la discussion budgétaire doit rester nécessairement étroit. J'éviterai donc de longs développements, mais comme ils sont nécessaires, je me propose de reprendre

le projet, évoqué l'an dernier, d'un rapport d'information consacré à l'évolution actuelle de l'aviation civile et à ses conséquences.

Je me contenterai d'évoquer ce que j'appelle : l'aventure du Concorde, les incertitudes de l'Airbus et l'attrait du Mercure.

On a pu parler de l'aventure du Concorde. C'est effectivement un projet audacieux qui a connu des vicissitudes nombreuses et provoqué beaucoup de critiques.

La réalisation de Caravelle n'a-t-elle pas donné lieu à de semblables réactions ? C'est pourtant l'un des meilleurs avions du monde. C'est aussi le témoin visible — et en quelque sorte l'ambassadeur — des possibilités de la France dans le domaine des techniques avancées. Or le même scepticisme se retrouve à propos du Concorde.

L'accord de coopération conclu entre la Grande-Bretagne et la France implique l'absence d'unité de maîtrise d'œuvre. La France a accepté cette difficulté. Doit-elle le regretter ?

Pour notre part, nous estimons qu'un accord difficile vaut mieux que l'isolement.

Un journaliste écrivait l'an dernier :

« Vouloir démontrer à tout prix que nous sommes techniquement et technologiquement aussi forts que les Américains, c'est la fable : *La Grenouille et le Bœuf*. »

Et Jean-Jacques Servan-Schreiber, qui consacre un chapitre entier du *Défi américain* au Concorde ne note-t-il pas :

« La géométrie variable et la métallurgie du titane situent, en somme, bien le problème. La supériorité des Américains, contrairement à ce qu'en disent les dirigeants anglais et français du projet « Concorde » n'a pas été essentiellement une affaire de dollars, mais une affaire de structure industrielle, de vision à long terme et d'unité de commandement. »

C'est là un curieux mélange d'évidences et d'inexactitudes.

Qui songe à comparer dans les dimensions et la puissance la France aux Etats-Unis ? Et qui peut nier qu'un certain esprit de pionnier a pu disparaître — s'il a jamais existé collectivement — de notre vieux continent ? Mais ce qui est vrai pour le titane n'a pas empêché l'ajournement du projet d'avion volant à Mach 3.

Pour la géométrie variable et ses mystères, les Américains font appel aux lumières de Marcel Dassault, si bien qu'actuellement le projet américain, moins ambitieux, rejoint une direction voisine du nôtre.

En l'état actuel du projet, Concorde effectuera son premier vol dans quelques semaines. Opérationnel en 1972, il pourra effectuer en six heures une rotation sur l'Atlantique Nord. En potentiel pur, un seul Boeing 707 valait trois quadrimoteurs classiques ; Concorde pourrait représenter l'équivalent de deux Boeing.

Une politique hardie de conversion à peu près totale, passant d'une flotte classique aux « jets » — très critiqués alors, mais soutenue notamment par la volonté du président Max Hymans, dont je salue la mémoire parce qu'il sut avec passion contribuer au développement du transport aérien — a certainement permis à Air France d'atteindre, à terme et malheureusement provisoirement, une situation de rentabilité, malgré le déséquilibre provoqué dans l'économie de la société nationale par la perte regrettable de son réseau africain. La même foi doit nous animer aujourd'hui.

Le projet « Concorde » assume déjà un rôle d'une extrême importance dans le domaine de la recherche scientifique et l'on a pu parler à juste titre des « retombées » industrielles. Il sera demain l'exemple d'une politique qui n'est pas celle de la fausse grandeur ou du prestige à tout prix, mais simplement de la présence de notre nation dans la dure compétition industrielle internationale, de la coopération avec nos voisins et amis et du maintien ardu de notre place dans le marché du transport aérien.

Pour l'Airbus, nous sommes également confiants dans l'issue des ultimes négociations. Lorsqu'une entreprise de coopération intéresse trois pays, il n'est pas mauvais de prendre quelque retard pour mieux être d'accord sur les définitions de l'appareil. Cet accord doit en effet non seulement porter sur la construction de l'avion, mais aussi impliquer l'engagement des compagnies de transport aérien de chaque pays participant d'utiliser l'Airbus européen.

S'il était remis en cause, nous ne disposerions pour l'avenir d'aucun moyen courrier à grande capacité de construction européenne et le plan de charge de l'industrie aéronautique serait sérieusement déséquilibré.

Les problèmes qui se posent encore portent essentiellement sur l'abaissement des coûts de production et d'exploitation. Il ne devrait pas être trop difficile de trouver la formule d'entente

et les incertitudes qui voilent encore l'ultime décision devraient être rapidement levées. Les jours qui viennent nous le diront.

Le projet « Mercure II », annoncé récemment par la presse, a provoqué une certaine surprise. Il faut reconnaître que notre collègue Marcel Dassault ne s'est cependant jamais désintéressé des avions civils.

En son temps, le Languedoc 161, construit en 1938, a constitué, avec cinquante unités, une partie de la flotte d'Air France. L'avion d'affaires Mystère 20 est l'un des meilleurs, sinon le meilleur du monde dans sa catégorie ; à ce jour 250 appareils ont été vendus aux Etats-Unis et 70 autres à divers utilisateurs. Enfin, il faut noter que Concorde procède d'une étude à partir de la conception de Caravelle et de l'expérience supersonique du Mirage IV.

Le concept de Mercure II semble tenir à une sorte de regret devant l'abandon d'un projet de Super-Caravelle qui aurait permis de maintenir une lignée. Nous avons exprimé ce regret l'an dernier dans notre rapport et nous l'exprimons également il y a sept ans, jour pour jour, à cette tribune.

Ce projet tenait à deux idées essentielles : une demande certaine et persistante sur le marché de la construction aéronautique, notamment en France — l'achat de Boeing 747 et de Fokker en est la preuve — et le risque d'une rupture dans le plan de charge de notre industrie.

C'est donc avec un certain retard, mais aussi avec des définitions nouvelles, que le projet « Mercure II » est abordé. Dans sa conception, cet appareil est un bréacteur court courrier pouvant transporter 130 passagers à la vitesse de 950 kilomètres-heure.

L'aménagement de la cabine, qui permet de placer six passagers de front, est spécialement intéressant. Il évite un allongement anormal de l'appareil. Il permet également de transporter en soute du fret en containers de type Boeing, assez couramment utilisés par les compagnies aériennes.

C'est un avion plein d'attrait qui autorise un coût d'exploitation inférieur de 10 à 15 p. 100 à celui du Boeing 737 ou du Douglas D. C. 9.

Le prototype pourrait sortir des ateliers dans deux ans et la fabrication de série commencerait normalement deux ans plus tard. C'est un délai qu'il faut tenir.

Mais il ne suffit pas de considérer seulement les données techniques et économiques. Les conditions nouvelles du transport aérien imposent aux personnels des compagnies une adaptation qui réclame une attention particulière.

L'ensemble du personnel navigant est soumis à des facteurs accrus de responsabilité et de fatigue qui, reconnus pour le vol subsonique, exigent une exploration sérieuse pour le vol supersonique.

Dans cette recherche, l'argument qui consiste à mettre en avant les hauts salaires des commandants de bord long courrier ne doit pas servir à cacher les vrais problèmes. Les occupations de carrière du personnel navigant ne se fondent pas essentiellement sur des critères d'ordre financier. C'est peut-être même parce que certains aspects de leur métier sont insuffisamment considérés qu'on en arrive finalement à des conflits sur les salaires.

**M. Pierre Clostermann.** Très bien !

**M. Claude Labbé,** rapporteur pour avis. Le contrôle au sol et toutes les fonctions d'infrastructure prennent aussi un caractère très spécialisé et de plus en plus exigeant. Mêmes les secteurs d'exploitation et les services commerciaux des compagnies aériennes sont touchés par la nécessité de l'automatisation et l'emploi de procédures nouvelles.

Le rapport d'information que j'ai déjà évoqué se propose de traiter très complètement cet aspect de l'évolution de l'aéronautique civile d'aujourd'hui et de demain.

Dans mon rapport écrit, j'ai donné le point de vue de la commission sur la situation des compagnies aériennes Air France, U. T. A. et Air Inter. Je n'y reviendrai que pour formuler un double souhait : l'aide de l'Etat doit permettre à la compagnie nationale de surmonter son déficit exceptionnel sans compromettre son programme d'investissement ; de la même manière, Air Inter doit pouvoir assurer sa mission, liée au développement de nos régions.

Le point de vue que j'exprimais en 1961 n'a pas varié :

« Déjà, et malgré un défaut de publicité regrettable, le trafic intérieur français fait preuve de son rôle important dans le cadre d'une politique de décentralisation et de renaissance économique de la province. On ne dira jamais assez l'aspect réel et psychologique de l'avion dans le développement provincial ».

C'est encore plus vrai aujourd'hui.

Mais cette aide de l'Etat doit avoir un caractère exceptionnel. Nous sommes sûrs que le dynamisme des deux compagnies leur permettra de reprendre rapidement leur essor, d'autant mieux si elles peuvent franchir aisément le cap difficile de l'équilibre indispensable.

Ce qui paraît choquant au profane — c'est-à-dire l'utilisateur — ne doit pas rencontrer l'indifférence des spécialistes. Je veux parler de ce véritable service après-vente que recouvre le terme de « facilitation » et qui concerne toutes les opérations intéressantes du passager au sol.

C'est sans doute une tendance naturelle, que l'avenir accroîtra peut-être, que d'abandonner le passager au pied de l'avion. Après tout, le transport aérien, c'est le service en vol. Mais encore faut-il voir les choses telles qu'elles sont aujourd'hui. Les facilités, ou plutôt les difficultés, de liaison entre les aéroports et les villes restent une préoccupation importante, pour ne parler que de cela. Lors du dernier week-end la saturation de l'autoroute du Sud a provoqué des retards dans les vols au départ d'Orly, malgré les délais déjà anormalement longs de convocation des passagers.

Chaque année, cette situation choquante est évoquée. Certes, vous n'en êtes pas directement responsable, monsieur le ministre, pas plus que les compagnies aériennes qui la subissent. Mais permettez-moi de regretter les ambitions contradictoires du schéma directeur d'aménagement de la région de Paris.

Comment peut-on admettre l'incapacité de réaliser une liaison privilégiée, quelle qu'elle soit — rail ou route — entre Paris et Orly ? Et pour ajouter à la difficulté, on greffe sur ce malheureux tronçon d'autoroute la desserte de Rungis !

Monsieur le ministre, je vous pose avec insistance deux questions précises :

Que prévoit-on pour Orly dont l'avenir comme aéroport de liaisons intérieures et courtes exige un accès facile et rapide ?

Que prévoit-on pour Roissy-en-France ? Assurez-vous qu'on ne retiendra en aucun cas l'idée d'utiliser, même partiellement, l'autoroute A 1, qui borde le site choisi.

Ces considérations parfois un peu sévères — certainement trop brèves, mais elles viennent en complément d'un rapport écrit — ont pu montrer l'importance et la diversité de vos responsabilités, monsieur le ministre. Acceptez-les, non comme des critiques, mais comme le soutien de votre action.

La commission de la production et des échanges, suivant son rapporteur dans cet esprit, a émis un avis favorable à l'adoption de votre budget. Elle vous encourage dans cette mission difficile : permettre à notre aéronautique civile de prendre un tournant décisif pour son avenir. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Paul Caillaud, pour cinq minutes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. Paul Caillaud.** Mesdames, messieurs j'attirerai votre attention sur deux points dont l'importance peut paraître bien mince au regard des chiffres qui viennent d'être cités, mais qui peuvent prendre une autre dimension si l'on veut bien considérer qu'ils conditionnent l'avenir ; je veux parler de l'encouragement aux sports aériens, d'une part, et de la nécessité de concevoir une politique foncière pour l'aviation civile de tourisme et d'affaires, d'autre part.

L'encouragement aux sports aériens comporte une double exigence de personnel et d'infrastructures matérielles. Il passe, disons-le, par les aéro-clubs. Je n'ignore pas l'évolution de ceux-ci depuis leurs débuts héroïques : le temps est révolu où le rêve d'Icare se matérialisait sur des terrains de fortune, dans la personne de véritables pionniers et sur des appareils que l'on bricolait soi-même.

Il est tellement révolu que parfois l'objectif éducatif et sportif des origines s'était accommodé, souvent sous la pression d'impérieuses nécessités financières, de pratiques utilitaires qui pouvaient, dans certains cas, aboutir à des anomalies fiscales.

La suppression du dégrèvement, consenti en faveur des aéro-clubs, de la taxe intérieure de consommation sur les carburants avait provoqué l'an dernier des craintes explicites.

Le nouveau système des bourses mis en place par la loi de finances de 1968 permettait d'accorder cette année 10.000 bourses en faveur du vol à voile, du vol à moteur ou du parachutisme. Encore un peu de temps sera nécessaire pour juger ses résultats, mais aussi son incidence sur la vie matérielle des clubs, lourdement surchargée par les hausses de salaires intervenues depuis quelques mois.

Dans l'avenir, il conviendra d'accroître le volume de ces bourses si l'on veut véritablement favoriser l'accès des jeunes à l'aviation. En ce sens, il est souhaitable que le ministère de l'éducation nationale joue dans ce domaine, à côté du secrétariat à la jeunesse et aux sports, le rôle primordial qui peut être le sien. Partout où les enseignants ont pu être formés et utilisés comme moniteurs en vol, on a vu croître l'arrivée des jeunes étudiants scolaires et universitaires sur les terrains d'aviation.

Mais les servitudes des installations au sol sont lourdes et il est permis de regretter, comme M. le rapporteur, la modicité des crédits destinés à aider les collectivités locales à l'aménagement de hangars, d'équipements, voire de *club house*, dont l'importance est grande à bien des titres.

Cependant — et c'est le deuxième point de mon exposé — face au développement de l'aviation civile, il est permis de se demander si nous saurons être plus prospectifs ou tout simplement plus prévoyants en ce domaine que nous l'avons été face à l'invasion de l'automobile.

Il convient, sur ce point, de concevoir une politique foncière qui ménage l'avenir. L'explosion urbaine, le problème des terrains à bâtir et des équipements de plein air risquent, si l'on n'y prend garde, de « bloquer » des espaces qui seraient indispensables à la création d'un aéroport, voire d'un modeste terrain répondant au minimum de conditions requises.

Certes, les schémas d'architecture et d'urbanisme doivent prévoir ces aéroports. Mais ces documents ne sont pas opposables aux tiers et il est à craindre que certaines municipalités, poussées par la nécessité immédiate et par des pressions difficiles à dominer, ne se laissent entraîner à aliéner les terrains dont elles disposent.

La formule des zones d'aménagement différé pourrait sans doute offrir une solution. Mais avouons qu'actuellement cette formule n'est pas suffisamment engageante pour que les collectivités se lancent dans l'achat de terrains dont elles ignorent quand elles pourront les équiper, tant en infrastructures qu'en superstructures.

Bien que cette politique foncière incombe principalement à votre collègue de l'équipement, monsieur le ministre, il m'a paru utile d'en rappeler ici l'importance et l'urgence, qui ne sont certainement pas absentes de votre pensée.

L'aviation, qui évolue dans les trois dimensions et qui paraît si merveilleusement libre, est, en fait, très dépendant des servitudes avec lesquelles il ne peut tricher : nécessité d'une formation qui ne souffre aucune faiblesse et d'un contrôle technique sans faille, lourdeur enfin des infrastructures qui sont en quelque sorte « la revanche de la pesanteur sur la grâce ».

On a pu jouer, et à quel prix — nous ne le savons que trop — avec les équipements routiers et l'éducation de l'automobiliste qui évolue au ras du sol. On ne peut évidemment se livrer à de telles acrobaties, si je puis dire, en matière aérienne.

L'aviation civile n'est plus réservée aux casse-cou, ni aux « P. D. G. » des grandes industries. Elle est entrée dans le tourisme, dans le sport, dans l'économie, dans la vie quotidienne des Français ; elle est devenue l'équipement de base indispensable au développement des régions.

Je voulais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur ces exigences que vous connaissez bien, car ce sont les exigences, non pas même de l'avenir, mais déjà du présent. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dardé. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Jean Dardé.** Mesdames, messieurs, le temps de parole attribué à mon groupe pour la discussion des crédits de l'aviation civile ne me permettra pas de procéder, comme je l'aurais souhaité, à une analyse complète et approfondie de ce fascicule budgétaire.

Aussi limiterai-je mon propos aux problèmes de l'industrie aéronautique et, très brièvement, à ceux de la météorologie nationale. Mais j'ai conscience, mes chers collègues, d'aller ainsi à l'essentiel, car, bien qu'elles ne représentent que 4 p. 100 de l'ensemble des autorisations de programme accordées par le budget de 1969, les autorisations de programme inscrites dans le budget de l'aviation civile concernent, à plus de 80 p. 100, l'industrie aéronautique qui est l'un des secteurs de pointe de l'économie française.

En effet, l'industrie aéronautique constitue, à l'heure actuelle, l'une des principales activités industrielles du pays. Son chiffre d'affaires atteint, hors taxes, plus de 5.500 millions de francs et elle emploie plus de 100.000 personnes.

Par ailleurs, et ceci n'est pas négligeable au moment où le franc subit les pressions que l'on connaît, l'industrie aéronautique exporte une très grande partie de sa production et certaines régions sont pour une large part tributaires de ses activités ainsi que des activités annexes. C'est notamment le cas de la région de Toulouse, où les diverses firmes aéronautiques emploient plus de 14.000 personnes.

La relative modicité de vos crédits, monsieur le ministre, touche donc, en fait, un ensemble économique particulièrement important. Or nous ne pouvons pas dire que les perspectives offertes par votre budget soient de nature à apaiser nos craintes concernant l'avenir de l'aéronautique française.

Certes, je n'ignore pas que les autorisations de programme qui, dans votre budget, sont directement affectées à la recherche aéronautique et à la poursuite des programmes en cours — je veux parler du chapitre 53-24 — vont passer de 787 millions à 914 millions de francs. Malheureusement, malgré cette sensible augmentation des autorisations de programme — et je n'oublie pas que les crédits de paiement progresseront de leur côté de 10 p. 100 — les incertitudes qui pèsent sur l'avenir de notre industrie aéronautique vont non seulement se maintenir en 1969, mais encore se découvrir peu à peu à nos yeux et confirmer les craintes exprimées à cette tribune l'année dernière par mon ami André Rey.

Car, mes chers collègues, il y a quelques années, le Gouvernement français a engagé un pari audacieux sur l'avenir. Ce fut l'opération Caravelle. Personne, à vrai dire, n'a cru au début à la réussite de l'opération, et il a fallu toute l'opiniâtreté du Gouvernement de 1956 pour que le programme soit poursuivi. Il se trouve que le pari a été gagné et que notre industrie aéronautique vit actuellement sur cette réussite. Caravelle s'est vendu partout dans le monde. C'est un avion de qualité qui a concurrencé, au bénéfice de la France, l'industrie des États-Unis, pourtant très en avance dans ce domaine, ainsi que celle de quelques autres pays.

Ainsi, au moment où de larges secteurs de l'industrie française se laissent entraîner vers l'étranger; au moment où la France perd peu à peu son indépendance industrielle dans de multiples domaines, l'aéronautique s'est affirmée comme une industrie nationale techniquement valable, commercialement organisée, mondialement reconnue.

Cependant, l'opération Caravelle arrive à son terme. Les usines de Sud-Aviation exécutent actuellement les dernières commandes. Que va-t-il se passer après ?

Le Gouvernement de la V<sup>e</sup> République a voulu, avec juste raison, poursuivre l'effort technique et industriel amorcé par la IV<sup>e</sup> République dans le domaine aéronautique. A son tour, il a fait un second pari, en liaison avec la Grande-Bretagne: c'est l'opération Concorde. Mais avant même que le premier appareil, le prototype, ne commence à voler, les plus grandes incertitudes se font jour.

Le Concorde a un important retard. Il aurait normalement dû voler au printemps 1968, mais, techniquement, il n'était pas complètement au point, et son premier vol risque de ne pas avoir lieu avant le début de 1969. Ce retard entraîne un trou dans le plan de charge de l'industrie aéronautique, surtout dans le programme d'activité des bureaux d'études des sociétés qui sont chargées de l'affaire et, particulièrement, de Sud-Aviation.

Or, tous les responsables, à quelque niveau qu'ils se trouvent, et les dirigeants syndicalistes, pensaient que le relais normal du Concorde, du point de vue des études préliminaires et de la réalisation d'un prototype, serait l'Airbus. Il faut bien convenir que dans ce domaine rien de concret n'a été réalisé. Sans doute les contacts se poursuivent avec nos partenaires intéressés par cette affaire, c'est-à-dire l'Allemagne fédérale et la Grande-Bretagne. Cependant, l'opération Airbus est véritablement vitale pour nos industries aéronautiques et, il faut le souligner, pour l'industrie aéronautique en Europe.

L'enjeu de l'Airbus, c'est dix années de travail pour ces industries, car ce programme entraînerait la fabrication d'au moins trois cents appareils. Que l'Airbus ne se fasse pas et c'est l'arrêt immédiat des activités des bureaux d'études français pour 1969. Peu après, ce serait 35.000 chômeurs dans l'ensemble de l'Europe dont 12.000 en France. A cet égard, monsieur le ministre, votre projet de budget ne nous apporte aucune réponse positive, aucune certitude.

On parle de plus en plus d'une entente entre les États-Unis et l'Allemagne, entente qui aurait récemment été matérialisée par un transfert de capitaux entre Washington et Bonn, transfert qui porterait sur plus de huit cent millions de dollars.

On parle aussi d'une sorte de complot autour de l'Airbus pour que le projet soit enterré. Je puis vous assurer, monsieur le ministre, qu'à Toulouse on est très préoccupé, car il s'agit de l'avenir de dix mille ouvriers et de leurs familles. Votre budget n'apaise pas nos craintes dans ce domaine.

Ainsi, vous le voyez, mes chers collègues, l'industrie aéronautique française, hier si brillante avec l'extraordinaire Caravelle, arrive aujourd'hui à un tournant. Ou bien elle va disparaître en tant qu'industrie indépendante et devenir peu à peu une sous-traitante des firmes américaines, avec les problèmes économiques, sociaux et même stratégiques, dans une certaine optique de notre défense nationale, que cette dépendance posera. Ou bien, elle va se lancer résolument vers d'autres opérations, achever et réussir Concorde, entreprendre pour le réussir l'Airbus.

Pour l'heure, que faut-il faire ?

D'abord, je voudrais souligner que mon propos ne consiste pas à critiquer systématiquement l'action gouvernementale en la matière, puisqu'il s'agit du tribut à payer à la coopération internationale et que, du fait de la suppression des frontières, le Gouvernement français n'est pas seul en cause dans cette affaire.

Mais il nous paraît nécessaire, dans l'immédiat, que le Gouvernement poursuive très activement les négociations afin que l'accord se fasse sur Airbus et que nos industries puissent se mettre le plus vite possible au travail.

Simultanément, il faut — et j'insiste tout particulièrement sur ce point, car la région de Toulouse risque d'être très durement frappée par la rupture du plan de charge — il faut, dis-je, permettre à Sud-Aviation de faire la soudure entre le programme Caravelle et les nouveaux programmes Concorde et Airbus, en autorisant et en finançant la construction de dix Caravelle supplémentaires, éventuellement de 56 tonnes.

Ce chiffre a été arrêté par les services techniques de l'entreprise en accord avec les syndicats. Il va de soi qu'un effort commercial devra accompagner cet effort financier. Déjà, le personnel craint des licenciements. Les jeunes qui rentrent du service militaire viennent d'être informés par une lettre circulaire de la direction de Sud-Aviation qu'ils ne seront pas repris. Or nous ne sommes pas dans une période de création d'emplois et la région toulousaine est frappée autant que les autres par le chômage, surtout celui des jeunes.

Monsieur le ministre, je souhaite très vivement que vous entendiez le cri d'alarme que je vous lance aujourd'hui. C'est non seulement le cri d'un élu, mais aussi le cri d'angoisse de tous ceux qui travaillent dans l'industrie aéronautique.

L'année 1969 sera décisive pour cette industrie. C'est dire que tout doit être fait pour que ces projets aboutissent et que, dans les discussions avec Bonn et Londres, mais surtout avec le Gouvernement allemand, la France doit être ferme et parler moins en nation isolée qu'en partenaire européen.

En terminant, je voudrais dire un mot de la météorologie nationale pour souligner l'insuffisance des créations d'emplois, alors que les tâches de ce service et le nombre de ses utilisateurs augmentent sans cesse.

Par ailleurs, je dois signaler que les personnels demandent depuis de nombreuses années la suppression des barrages pour l'accession aux grades de fin de carrière, tant dans le corps des techniciens que dans celui des ingénieurs de travaux.

Enfin, les personnels sont inquiets à l'annonce de la création d'un institut de la météorologie. Les organisations syndicales n'ont pas été consultées à ce sujet et les intéressés, qui sont pourtant favorables aux réformes de structure qui tendent à permettre de mieux faire face au progrès technique et aux besoins de l'économie, sont troublés par cette réforme, dont ils craignent qu'elle n'apporte des modifications sensibles à leur qualité d'agent de la fonction publique.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que m'inspire votre budget de l'aviation civile.

Bien que modeste, ce budget ne saurait laisser indifférents ceux qui, comme nous, ont le souci du rayonnement de l'aéronautique française, de ses progrès, du plein emploi et de l'expansion. (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. Valleix. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Jean Valleix.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, nos instants sont comptés, du moins nos instants de sommeil. Je serai donc très bref.

L'importance de l'aviation civile n'est pas à démontrer, bien que son budget soit finalement assez modeste et que sa progression soit faible. Elle est déterminée, quantitativement, par les chiffres suivants: 100.000 emplois, de technicité souvent élevée; 5.500 millions de francs de chiffre d'affaires hors taxes, dont près de 50 p. 100 sont réalisés à l'exportation.

L'importance de l'aviation civile peut être aussi définie qualitativement. A cet égard, il est inutile de rappeler le rôle qu'elle joue dans les domaines de la recherche et de la technique.

Le transport aérien est certainement un élément fondamental de l'aménagement du territoire. Cela a été dit souvent, je n'insisterai donc pas. Il l'est à un double titre : d'une part, il « écourte » les distances en rapprochant les provinces ; d'autre part, il permet la décentralisation des équipements industriels dont nous voyons les exemples dans le Sud-Ouest, qu'il s'agisse du Midi-Pyrénées ou de l'Aquitaine.

Enfin, le transport aérien est une des cartes de visite de notre Industrie au-delà de nos frontières.

Je veux revenir maintenant sur deux problèmes déjà évoqués longuement, tant par MM. les rapporteurs que par différents orateurs.

Je parlerai d'abord d'Air Inter. Les chiffres qui nous sont connus font apparaître une progression constante de la société. Le coefficient de remplissage des appareils est exemplaire et continue de croître. Le nombre des passagers a été de 754.000 pour le premier semestre 1968, contre 715.000 pour la période correspondante de 1967, et cela malgré la période difficile des mois de mai et juin. On peut donc envisager l'avenir avec un certain optimisme : 2.400.000 passagers sont attendus en 1969.

Mais le déficit de 1968 est également prévisible : il atteindrait — on l'a déjà dit — quelque 16 millions de francs. Ce déficit ayant un caractère exceptionnel, en raison des incidents, il convient de lui trouver une solution également exceptionnelle.

C'est pourquoi je me tourne vers vous, monsieur le ministre. Les chambres de commerce, les assemblées consulaires et les collectivités locales ne peuvent certainement pas assumer les charges précédemment couvertes par l'Etat.

A cet égard, les chiffres sont caractéristiques. Jusqu'à cette année, la subvention d'Etat, le dégrèvement des carburants et le remboursement des frais de formation des pilotes représentaient une aide totale de l'Etat d'environ 15 millions de francs, soit sensiblement le montant du déficit prévisible.

Si les assemblées consulaires et les collectivités locales doivent être écartées d'un effort financier supplémentaire dans cette affaire, c'est — vous l'admettez sans doute, monsieur le ministre — parce qu'elles participent déjà très largement aux frais d'infrastructure et que, dans ce domaine, nous ne saurions nous contenter des équipements existants. Des travaux très importants restent à réaliser pour répondre aux nécessités de vol et d'atterrissage des appareils et pour tenir compte des conditions de contrôle et de guidage imposées par l'accélération du renouvellement des parcs à tous les niveaux.

C'est pourquoi — je me permets d'insister à nouveau — il faut faire appel au concours exceptionnel de l'Etat, sans doute sous la forme d'une subvention d'équilibre à inscrire dans la prochaine loi de finances rectificative.

La deuxième partie de ces quelques réflexions portera sur le Mercure II, dont on a déjà beaucoup parlé. Cet appareil a pour mission de prendre le relais de la Caravelle qui, si on me permet cette image, nous aura fait gagner les jeux olympiques de l'aéronautique. Il convient en fait de profiter des perspectives qu'offrent les nouvelles générations d'avions supersoniques par rapport aux avions subsoniques ou les appareils subsoniques de grande capacité par rapport à ceux d'une capacité moyenne de 130 places. Il faut profiter de l'incertitude dans les choix, y compris au-delà de nos frontières, pour placer précisément le Mercure II sur le marché disponible. Je crois bon de souligner la rapidité que l'on peut attendre dans sa rentabilité.

Sa commercialisation pourrait se faire dans trois ans environ ; c'est un appareil qui combine les possibilités fret-passagers, formule originale au moins au niveau européen ; c'est un projet relativement peu coûteux à partir de l'expérience acquise par Sud-Aviation et avec la maîtrise des avions Marcel Dassault. Cette maîtrise de l'œuvre est uniquement française. Je ne suis pas hostile à la coopération, mais il est reconnu qu'une maîtrise d'œuvre nationale permet des réalisations plus rapides et plus cohérentes. En définitive, il s'agit là d'une chance qu'il ne faut pas laisser passer.

Je suis également persuadé que le Gouvernement peut utilement encourager l'initiative privée, elle-même déterminée à nous placer dans les meilleures conditions de compétitivité.

Maintenir le renom de notre industrie aéronautique sur le plan international, assurer des plans de charge actuellement très handicapés, tels sont les enjeux de l'opération. C'est aussi concourir, comme je le disais au début de mon intervention, à la mise en œuvre de l'aménagement du territoire, constamment à consolider, et participer à une politique volontariste favorable à nos régions et à la nation.

Ces deux points ayant été soulignés, je vous demande simplement, monsieur le ministre, d'y apporter la meilleure réponse et l'appui dynamique et efficace de votre département, considérant qu'il y va aussi bien de notre économie intérieure que

de notre succès dans une compétition internationale particulièrement sévère. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Pleven. (Applaudissements.)

M. René Pleven. Monsieur le ministre, l'an dernier, lors de la discussion du budget de 1968, une très courtoise controverse sur les conséquences de la suppression de la subvention de l'Etat en faveur des lignes intérieures d'Air Inter nous avait opposés.

Avant le budget de 1968, le déficit de ces lignes était supporté à raison de 40 p. 100 par les collectivités locales, de 40 p. 100 par l'Etat et de 20 p. 100 par la compagnie.

La participation de l'Etat était justifiée à la fois par la nécessité de la politique d'aménagement du territoire et par le fait que le déficit des lignes est très largement fonction des appareils qui leur sont affectés.

Même avec un coefficient de remplissage de 100 p. 100, les lignes desservies par des Nord 262 sont condamnées à être déficitaires.

Pour apaiser mon appréhension qui était partagée par de nombreux parlementaires, vous nous avez indiqué que le F. I. A. T. se substituerait au budget général pour assurer aux lignes déficitaires une subvention égale à celle que leur versait l'Etat avant 1968. En fait, à moins qu'une décision ait été prise dans les tout derniers jours, cette subvention, à ma connaissance, n'a pas encore été versée.

Air Inter s'est donc retournée vers les collectivités locales qui n'ont pas les moyens, comme le déclarait l'orateur qui m'a précédé, de porter de 40 p. 100 à 80 p. 100 leur participation à la couverture du déficit.

Il en résulte des relations de plus en plus difficiles entre les collectivités locales et Air Inter. Les compagnies menacent de suspendre l'exploitation des lignes déficitaires et, dans certains cas, Air Inter a déjà supprimé des services, parmi les plus utiles et les plus fréquentés par la clientèle. Je pense, par exemple, à certains services de la ligne Paris—Rennes, Rennes—Paris.

Je me vois donc dans l'obligation de vous demander des réponses très précises aux trois questions que voici.

D'abord, comment sera liquidé le déficit de 1968 ?

Le F. I. A. T. ou le troisième collectif de 1968 prévoieront-ils les sommes nécessaires au règlement de la part du déficit qui incombait avant le 1<sup>er</sup> janvier de cette année à l'Etat ?

En deuxième lieu, les événements de mai et juin ont eu sur les recettes des lignes des conséquences très lourdes. Une part du déficit ne devrait-elle donc pas être considérée comme résultant d'une situation nationale d'ensemble et, à ce titre, relevant de la responsabilité nationale ?

Enfin, après apurement du déficit de 1968, quelle sera la situation en 1969 ?

Comment seront réglés les déficits pendant l'année à venir ?

Aucun crédit n'est prévu à cet effet au projet de budget. Or il est exclu que les collectivités locales, dont le budget de 1969 va être écrasé par les conséquences des événements du printemps, puissent dépasser la participation de 40 p. 100 déjà à leur charge.

D'autre part, la situation financière d'Air Inter, qui accuse en 1968 un déficit d'exploitation approximativement situé entre 18 et 18 millions de francs actuels, ne permet pas, cette année au moins, de demander davantage à la compagnie.

Aussi, monsieur le ministre, après le démarrage si remarquable des transports aériens intérieurs dont le développement n'est pas particulier à la France puisque tous les pays en connaissent un semblable, va-t-on, en France, en 1969, arrêter des services qui sont essentiels à l'activité économique et à une meilleure répartition de cette activité entre les différentes parties du territoire ?

Eteindre les subventions aux lignes de transport aérien est un objectif auquel nous pourrions tous nous rallier, mais il est clair que cet objectif ne peut pas être atteint d'un seul coup : il ne peut l'être que progressivement. Je ne trouve pas d'autres explications à l'extraordinaire rigueur appliquée aux lignes intérieures que le fardeau imposé au budget par le développement du Concorde.

Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit à ce propos l'an dernier lors de la discussion budgétaire. Au point où nous en sommes, nous devons tous souhaiter que les 8 milliards de francs hors taxe ou les 10 milliards avec taxes auxquels sont évaluées par notre rapporteur les dépenses du Concorde, dont 50 p. 100 à la charge de notre pays, aboutissent à un bel et bon avion.

Je vous demande, monsieur le ministre, de nous dire si, compte tenu de la prolongation des études et du retard de la date des essais en vol, cette estimation n'est pas devenue un peu courte et ne doit pas être encore révisée en hausse.

Je souhaite aussi que vous nous fassiez connaître à quelles sommes s'élèvent actuellement les garanties financières que l'article 27 de la loi de finances rectificative de 1966 vous a autorisé à consentir, sans plafond, à Sud Aviation et à la S. N. E. C. M. A. pour la construction du Concorde.

Au-delà de ces questions financières, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, de saisir l'occasion de cette discussion budgétaire pour faire une mise au point objective de la situation du projet Concorde. Tant de rumeurs — que j'espère erronées — ont circulé sur la consommation en combustible des réacteurs qui doivent propulser l'appareil, sur les conséquences qui pourraient en résulter sur le nombre des passagers transportés, non seulement entre Paris et New York mais — ce qui est très important pour des ventes éventuelles aux compagnies étrangères — entre Rome et New York ou entre Berlin et New York, il me paraît très désirable, monsieur le ministre, que vous démentiez ces rumeurs et, si elles sont exactes, que vous nous fassiez connaître la vérité, même si elle est déplaisante.

L'an dernier je m'étais permis de vous dire que le budget de l'aviation civile de 1968 était un mauvais budget.

Le projet de budget pour 1969 est plus satisfaisant, car il prévoit des créations d'emplois de technicien pour les centres régionaux et les aérodromes, l'accroissement des effectifs des élèves pilotes de ligne instruits à l'école nationale de l'aviation civile, la création de nouveaux centres de formation du personnel navigant, navigateurs et mécaniciens. Il prévoit aussi une augmentation des dotations de la météorologie.

Mais, en contrepartie de ces heureuses mesures — dont je vous félicite, monsieur le ministre — mesures qui étaient indispensables pour le maintien des normes de sécurité, le budget présente des lacunes qui font quelque peu douter de sa sincérité.

Des crédits que nous savons tous indispensables n'y figurent pas, comme l'a rappelé M. Anthonioz. Alors que le secrétariat général de l'aviation civile, campé dans onze emplacements différents, condamné à travailler dans des conditions qui sont un défi à une organisation rationnelle et à la productivité, doit absolument être transféré dans des installations nouvelles, rien n'est inscrit au budget de 1969 pour amorcer une opération qui permettrait de diminuer les dépenses d'exploitation et ensuite d'entretien. D'autre part, dans le titre IV du budget, celui des interventions publiques, il semble qu'aient été délibérément minimisés les crédits alloués à certains chapitres essentiels.

Je suppose que, dans le troisième collectif de 1966, nous trouverons la facture des pertes que les grèves de mai et de juin ont fait subir à l'Aéroport de Paris, mais, pour l'année 1969, l'excédent des charges de l'aéroport sur les recettes est évalué à plus de 47 millions de francs. C'est cette somme qui devrait être prévue au budget. Or la subvention qui y est inscrite n'est que de 25 millions de francs.

Les événements du printemps ont, par ailleurs, complètement faussé les résultats d'exploitation d'Air France, dont le déficit pour 1968 est évalué à 250 millions de francs environ. Sur ce montant cent millions ont été inscrits dans la deuxième loi de finances rectificative de 1968 et je suppose que, s'agissant d'une charge de l'exercice en cours, le reliquat de 150 millions qui reste à couvrir, se retrouvera dans le troisième collectif.

Mais n'eût-il pas été prudent d'inscrire à titre prévisionnel au budget de 1969 un crédit destiné à assurer l'équilibre d'Air France pendant cette année ? N'est-il pas trop optimiste, alors que le coefficient de remplissage des avions de la compagnie nationale est devenu inférieur au coefficient moyen de l'ensemble des pays membres de l'association internationale des transports aériens, d'escompter qu'il sera possible, en la seule année 1969, de rétablir intégralement l'équilibre de l'exploitation ?

Je devrais évoquer bien d'autres points, si cette discussion n'était pas comprimée dans les délais que vous savez et si je n'avais pas dépassé les quatre minutes de temps de parole qui m'étaient imparties.

L'avenir de l'aviation civile française ne peut se jouer sur le seul « Concorde ». Ce sera la dernière observation que je présenterai à propos du projet de budget qui nous est soumis. Celui-ci nous laisse dans l'incertitude sur les intentions du Gouvernement en ce qui concerne des projets comme Airbus ou Mercure II.

La compétition internationale est si ardente que toute perte de temps peut mettre notre industrie aéronautique en difficulté et notre aviation civile dans un état d'infériorité difficile à surmonter.

Dans la mesure où un budget doit être l'expression d'une politique, les lacunes que je viens de signaler nous laissent une certaine impression d'indécision dont je ne vous ferai pas personnellement grief, monsieur le ministre, car la responsabilité du Gouvernement est collégiale, mais que je souhaiterais voir corriger par les réponses que, je l'espère, vous voudrez bien apporter à nos questions. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le ministre, au cours de votre audition par la commission de la production et des échanges, vous avez reconnu l'insuffisance numérique du personnel de la navigation aérienne et du recrutement envisagé pour 1969 en comparaison des besoins.

Depuis plusieurs années, lors de chaque discussion budgétaire, et plus particulièrement depuis 1964, ainsi que lors de la discussion en 1964 de la loi anti-grève, nous n'avons cessé de mettre l'accent sur ces problèmes essentiels pour la navigation aérienne : les effectifs et les droits syndicaux.

Sur le premier point, la situation n'a cessé de se détériorer. On manquera de plusieurs centaines de contrôleurs d'ici deux ans et l'on peut se demander dans quelles conditions sera assurée la sécurité du trafic aérien si des mesures urgentes ne sont pas décidées.

Pourtant, les avertissements n'ont pas manqué au Gouvernement, seul responsable de cette situation. Il aura fallu à la fois la pression des faits et une forte poussée des organisations syndicales, au printemps dernier, pour que le problème commence à être étudié sérieusement. Il reste que le retard pris sera difficile à combler.

A propos des droits syndicaux, en particulier l'exercice du droit de grève, notre groupe avait dit, lors de la discussion de cette loi en 1964, combien les mesures restrictives du droit de grève seraient préjudiciables, aussi bien à l'intérêt des services qu'à celui des personnels. La preuve a été faite durant ces quatre dernières années que la détérioration constante de la situation n'est pas sans rapport avec les difficultés que les personnels et leurs organisations syndicales ont éprouvées à se faire entendre.

Les événements de mai et juin ont, par ailleurs, montré que les interdictions illégitimes ne peuvent rien résoudre.

Une commission chargée d'examiner l'ensemble des problèmes de la navigation aérienne, et dans laquelle les syndicats sont enfin représentés, a été, paraît-il, mise en place par M. le Premier ministre. Elle proposera sûrement des solutions de nature à porter remède à une difficile situation. Il conviendra ensuite que le Gouvernement les mette en œuvre en y consacrant les crédits nécessaires.

L'indigence de ce budget se caractérise aussi dans le domaine de la météorologie nationale. Alors que l'adhésion de la France au système de « veille météorologique mondiale » lui crée des obligations supplémentaires et que la nécessité de développer l'assistance météorologique à l'économie nationale — agriculture, hydrologie, transports, en particulier la marine marchande — paraît enfin reconnue, les mesures nouvelles en matière de recrutement sont encore plus restrictives que par le passé : cinquante et une personnes, dont six contractuels.

A ce sujet je vous rappelle que, dès 1966, la direction de la météorologie nationale avait jugé indispensable le recrutement annuel de cent techniciens.

Il faut insister particulièrement sur le déclassement subi depuis plusieurs années par ce personnel. Alors que la progression de la technicité au niveau des tâches paraît du même ordre que celle qui existe dans des secteurs voisins, rien n'est prévu pour satisfaire les légitimes revendications des différents corps en matière de carrière et de rémunération, notamment le corps des techniciens de la météorologie nationale.

Autre sujet de préoccupation : le monopole théorique en matière de transport aérien d'Air France, compagnie nationale, est sans cesse remis en cause, aussi bien dans le domaine des lignes internationales que dans celui de l'exploitation des lignes intérieures.

Si U. T. A. enregistre une progression sensible du trafic passager et une progression beaucoup plus importante encore du fret, elle le doit à l'exploitation d'une partie importante du réseau Air France.

Quant à Air Inter, vous lui reconnaissez une vocation privilégiée aux transports intérieurs. Cette année encore se posera le problème de l'équilibre financier de cette compagnie. Comment allez-vous le résoudre ?

Nous partageons l'opinion du rapporteur de la commission de la production et des échanges qui écrit dans son rapport : « Sur le plan des principes il paraît difficile d'admettre qu'une

compagnie qui a été créée parallèlement à Air France et qui comporte dans la structure de son capital différents groupes d'intérêts, puisse en même temps et affirmer son autonomie et réclamer une subvention systématique de l'Etat. Il n'est pas possible de souhaiter en même temps une chose et son contraire ».

En tout cas, nous prenons acte de la déclaration selon laquelle l'aide de l'Etat ne pourra être accordée que dans la mesure où un effort sera aussi consenti par les représentants du capital privé. A notre avis, l'aide et la sollicitude de l'Etat doivent se manifester en priorité envers notre compagnie nationale confrontée à des problèmes que l'on ne peut éluder.

Il est vrai que si le compte d'exploitation de la compagnie — et cela témoigne de la vitalité d'Air France, de son rayonnement, de la qualité de ses services, dus en grande partie à tous ceux, personnel navigant et personnel au sol qui concourent à la vie de cette société — a été bénéficiaire ces temps derniers, il en sera autrement cette année. Les événements de mai et juin ont eu certes leurs répercussions. Il en aurait été quelque peu différemment si votre Gouvernement n'avait pas manifesté son hostilité à l'égard des revendications légitimes de la classe ouvrière et s'il les avait satisfaites quand il en était temps. Mais au-delà de ces faits l'apparition d'une nouvelle génération d'appareils long-courriers, gros porteurs, subsoniques, supersoniques et moyen-courriers, la diversité des flottes vont exiger des investissements considérables.

Avant l'introduction des supersoniques en 1971 ou 1972, la flotte d'Air France en appareils à réaction pour le trafic « passagers » sera en 1970 composée de trente Boeing 707, six Boeing 747, quarante-trois Caravelle et dix-neuf Boeing 727.

Les prévisions sont susceptibles d'être remises en cause. Elles concernent six Concorde livrables vers 1973, trois Airbus en 1973 et sept Airbus en 1974.

Constatons toutefois que, hormis les Caravelle et les options sur Concorde, la flotte d'Air France est composée pour l'essentiel d'appareils américains.

C'est bien en raison de l'absence d'une véritable politique nationale que l'on envisage l'achat de Boeing 727, solution qui aurait pu être évitée si l'on s'était orienté vers la fabrication d'une Supercaravelle.

Alors que la société Sud-Aviation se heurte, depuis des années, à des refus catégoriques de crédits pour assurer la continuité de Caravelle, et cela à un moment où cet appareil était véritablement en avance sur toutes les formules existantes, il est pour le moins paradoxal d'apprendre que le Gouvernement accorde un préjugé favorable à l'opération Mercure. Et mieux qu'un préjugé favorable puisqu'il serait question d'une participation de l'Etat dans le financement de cette construction, à raison de 70 p. 100, le reste étant réparti entre le constructeur, la firme Dassault, pour 20 p. 100, en coopération avec Fiat, 10 p. 100.

A maintes reprises nous avons montré l'intérêt d'un tel développement du moyen-courrier français.

Que sera le Mercure ? Nous pensons qu'il sera, ni plus ni moins ce qu'aurait été la Supercaravelle, pour laquelle on n'a pas voulu pousser les études ni accorder les crédits nécessaires à Sud-Aviation.

C'est la firme Dassault qui va profiter de l'expérience de la société nationale Sud-Aviation. C'est elle qui va bénéficier du marché auquel cet appareil est destiné, ce qui d'ailleurs ne l'empêche pas de comprimer ses effectifs.

Notre inquiétude est encore aggravée par la lenteur de la mise en œuvre de l'Airbus.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, qu'aucune décision n'était prise, et que cette incertitude vous avait conduit à accorder un préjugé favorable à l'opération Mercure. Or c'est le moment où le plan de charge de la société nationale Sud-Aviation est des plus préoccupants et où des licenciements sont envisagés aussi bien à Toulouse qu'à Marseille-Marignane.

L'Airbus sera-t-il réalisé ? Telle est la question que, avec l'ensemble des travailleurs de la construction aéronautique, nous voulons vous poser.

Il est urgent qu'une décision soit prise et que des crédits soient dégagés si l'on veut sauvegarder le potentiel humain et industriel des entreprises nationales. C'est d'autant plus urgent que, en outre, le Concorde rencontre de nombreuses vicissitudes.

Le projet est ambitieux, certes, mais sa réalisation sur le plan technique est une nécessité vitale pour l'avenir. Il importe que soient connues au plus tôt les performances de cet avion afin que les options puissent se transformer en commandes fermes avant que la concurrence étrangère joue contre notre production.

Telles sont les quelques observations qu'il nous apparaît nécessaire de compléter sous deux aspects.

D'une part, si, du point de vue du transport aérien, une certaine coopération est rendue nécessaire à l'échelle européenne, nous regrettons qu'elle n'ait pas été précédée d'une solution au problème posé par la situation du transport aérien français, où les représentants des intérêts privés poursuivent leur action au détriment de la compagnie nationale.

D'autre part, en ce qui concerne la construction aéronautique, s'il convient de faire face à la concurrence internationale, il est contradictoire que le secteur aéronautique ne soit pas nationalisé et que les crédits ne soient pas réservés à ce seul secteur.

La nationalisation du transport aérien et de la construction aéronautique, outre qu'elle permettrait d'accorder un statut commun à l'ensemble des personnels, garantirait l'emploi et la qualification, assurerait un plein développement de ce secteur d'activité, pour le plus grand profit de l'économie de notre pays, de son indépendance, et cela dans tous les domaines.

Nous le regrettons, monsieur le ministre, mais, une fois de plus, nous ne pourrions approuver votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Gérard Lehn. Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le numéro 264 du 19 octobre 1968 d'Air et Cosmos, on peut lire, page 2, à la rubrique « Aviation civile », l'information suivante :

« Les services compétents du ministère des finances et du ministère des transports étudient actuellement les modalités de couverture de la perte d'Air Inter pour l'exercice 1968, environ 16 millions de francs. Cette perte est imputable à des causes indépendantes des initiatives de la compagnie. Il est important que ce problème soit résolu à bref délai pour que soit assurée la solution des problèmes financiers que pose la poursuite de l'équipement d'Air Inter. La compagnie intérieure est contrainte d'augmenter les capacités qu'elle offre pour s'adapter à la demande de la clientèle. La prochaine phase de l'équipement d'Air Inter comporte l'acquisition, au cours de la première moitié de la prochaine décennie, d'une dizaine de triréacteurs Boeing 727-200 ».

Dans ce même numéro d'Air et Cosmos, à la page 7, est publié l'exposé que vous avez fait, monsieur le ministre, devant la commission de la production et des échanges de notre Assemblée :

« La fin de 1968 et l'année 1969 marqueront une période de creux pour le plan de charge, la situation devant très nettement s'améliorer à partir de 1970. Afin de limiter les effets de la diminution du carnet de commandes, le Gouvernement a décidé d'autoriser la construction de cinq Caravelle supplémentaires et également de favoriser le lancement d'un prototype de moyen-courrier biréacteur Mercure étudié par la firme Dassault. Cet avion de 138 places aura un rayon d'action optimal de 1.000 à 1.200 kilomètres. »

Ces informations contradictoires ont conduit les cadres d'une entreprise aéronautique à exprimer leur surprise d'apprendre que, pour remédier au déficit d'une compagnie aérienne nationale qui a le monopole du réseau intérieur français, on songe à la doter d'avions Boeing 727-200 de 148 places, au lieu de Supercaravelle 54 tonnes capables de transporter 114 passagers, en attendant la mise en exploitation d'avions français ou européens, actuellement à l'étude, parfaitement adaptés aux besoins des trafics français et européen.

Je me permets à ce propos de vous demander si l'effort de commercialisation de l'avion Caravelle a été suffisant. Sauf erreur, 267 exemplaires ont pu être vendus, y compris les cinq exemplaires supplémentaires annoncés. Ce chiffre ne me paraît pas assez important, compte tenu de l'excellente réputation de cet appareil et de ses qualités réelles confirmées quotidiennement et encore présentement.

J'ajouterai, pour l'avoir constaté dans une entreprise de matériel aéronautique de ma circonscription, que la diminution des plans de charge a des répercussions extrêmement fâcheuses pour l'avenir même de cette branche. La crise actuelle incite la main-d'œuvre qualifiée, souvent les plus jeunes et les meilleurs techniciens, à délaisser l'entreprise pour chercher du travail ailleurs.

Lorsque l'amélioration escomptée des plans de charge se produira, dans un an ou deux, nous risquons de nous trouver en face d'unités de production affaiblies par ce transfert de main-d'œuvre et qui pourront difficilement faire face aux besoins.

Il serait donc souhaitable, dans cette perspective, de venir en aide aux entreprises par des commandes appropriées ou par la mise en exécution anticipée de programmes prévus.

Il existe un autre motif d'inquiétude en raison de la tendance au regroupement des entreprises de matériel aéronautique. Dans

la mesure où regroupement signifie meilleure coordination, les entreprises concernées — et avec elles toutes les activités qui en dépendent et toutes les familles qui en vivent — ne peuvent que s'en féliciter. Mais si le regroupement n'était qu'une manière d'absorber un concurrent en vue de son élimination, ce serait une opération inadmissible dans un domaine où l'État a son mot à dire puisqu'il est le principal client.

Dans le cadre des pourparlers de regroupement, je souhaite que le Gouvernement use des moyens considérables dont il dispose pour éviter des opérations à sens unique.

Car au moment où il est question de régionaliser, il me paraît de bonne politique de favoriser à bon escient l'essor et l'autonomie des entreprises viables de la province.

Un dernier mot encore au sujet du sort de l'avion Concorde. Des voix de Cassandre s'élèvent pour prophétiser une carrière peu glorieuse à ce nouveau type d'avion auquel, pourtant, sont attachés tant d'espoirs. Les retards successifs de l'essai de vol risquent d'être interprétés comme une confirmation de ces échos pessimistes.

Autant je déplore une certaine tendance au dénigrement, autant je souhaiterais parfois davantage de prises de positions optimistes venant de milieux autorisés. Puissiez-vous, monsieur le ministre, nous faire part de votre optimisme à ce sujet ! (Applaudissement sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Douzans. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Jacques Douzans.** Votre département, monsieur le ministre, délègue chaque année, au ministère des armées, des crédits qui sont imputés sur le budget de l'aviation civile et qui sont destinés à l'industrie aéronautique.

C'est là une coutume un peu anachronique. Je souhaiterais que vous fassiez respecter vos droits de propriétaire. Comme vous êtes un juriste, je ne doute pas que vous obtiendrez à cet égard un résultat.

Je voudrais surtout appeler votre attention sur la situation critique de l'industrie aéronautique toulousaine, dont a déjà parlé M. Dardé.

Il est bien évident que c'est là un problème préoccupant.

Sud-Aviation est en effet dans une situation difficile. Cette société employait 6.784 personnes en 1965. Elle en emploie aujourd'hui 7.965, mais ce chiffre va tomber à 7.400 dans quelques mois, car 225 ouvriers vont être mis à la retraite et d'autres en préretraite.

Il conviendrait, monsieur le ministre, que vous tentiez l'impossible pour nous épargner des mesures aussi douloureuses.

D'autre part, les jeunes ouvriers qui accomplissent leur service militaire viennent d'apprendre que, par une décision du 24 octobre, ils ne seraient pas réembauchés à Sud-Aviation, alors que, en principe, le service militaire ne doit pas rompre le contrat de travail. Inutile de vous dire que l'émotion est vive dans la région toulousaine, d'autant que toute embauche est suspendue, sauf pour les tourneurs, les fraiseurs, les ingénieurs et les titulaires d'un brevet de technicien supérieur, personnel qu'on ne peut trouver sur place, si ce n'est qu'une cinquantaine d'ajusteurs pourront être reconvertis en tourneurs et en fraiseurs.

Ces tourneurs et fraiseurs sont appelés à fabriquer des pièces du Concorde, qui est un avion à base de pièces usinées, alors que la Caravelle était bâtie surtout en tôle mince.

Pour donner une idée de la reconversion, souvent douloureuse pour les intéressés, qu'implique le passage de la Caravelle au Concorde, je signale que, pour la fabrication de 10 tonnes de pièces finies de Concorde, il faut 120 tonnes de tôle épaisse, alors qu'avec la même quantité de tôle épaisse on fabriquerait 60 tonnes de pièces finies de la Caravelle.

De ce fait, Sud-Aviation se transforme en un atelier d'usinage et de montage général, ce qui entraîne notamment la diminution du nombre des chaudronniers qui étaient employés à la construction de la Caravelle.

Il existe effectivement un stock de treize Caravelle, qu'il faudrait s'efforcer de vendre, pour éviter précisément ces licenciements, mises à la retraite ou à la pré-retraite, et ces reconversions d'employés dont j'ai parlé.

Je ne veux pas insister sur les responsabilités. Il se peut qu'un manque de prévoyance et une fuite devant certaines responsabilités soient à l'origine de la situation. Il y aurait beaucoup à dire. Ce qui importe c'est que vous preniez des mesures sérieuses pour remédier à cette situation.

Parlons maintenant du Concorde.

La mise au point du prototype s'achèvera à Toulouse dans les semaines qui viennent.

Sont actuellement en cours de montage l'avion d'essai fatigue et le deuxième avion de présérie, et on met au point les premières pièces de structures des avions de série 01 et 02 qui serviront à la certification du Concorde.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que si une décision n'est pas prise très rapidement en ce qui concerne les avions de série 03 et suivants, une nouvelle rupture de charge pour Sud-Aviation risque de se produire pendant l'été 1969, avec les conséquences qui en découleraient pour le maintien des effectifs et des horaires de travail.

A moins de commandes importantes, il semble que Sud-Aviation ne fabriquera que deux Concorde par mois, alors qu'il fabriquait quatre Caravelle. L'effectif nécessaire pour fabriquer ces deux Concorde mensuellement sera atteint fin 1969.

Pour éviter que 20 à 25 p. 100 des effectifs qui étaient affectés à la construction de Caravelle ne soient licenciés, mis en retraite, en pré-retraite ou reconvertis, il faudrait décider dans le moindre délai la fabrication de cet Airbus auquel certains croient et d'autres pas.

Il s'agit, on le sait, d'un appareil moyen-courrier de 300 places, d'un rayon d'action de 3.000 à 4.000 kilomètres, d'une vitesse de croisière de 900 kilomètres à l'heure. Il appartient à une génération d'avions qui fait défaut en France.

Comment se fait-il que les responsables de la prospective de l'aéronautique française n'aient pas pensé en temps utile à créer une telle génération d'avions commerciaux ? C'est une très grave question, et les conséquences peuvent en être angoissantes.

En matière aéronautique, la prospective c'est tout. Dans le domaine automobile, dès qu'un modèle est sorti, l'usine prépare le modèle suivant. On construit Caravelle depuis des années. On aurait dû, dès le lancement de la série, se préparer à la Super-caravelle et à toute la suite de la génération des avions commerciaux, ce qui aurait permis d'éviter ces trous dans le plan de charge de Sud-Aviation. Il faudra déterminer les responsabilités. Peut-être la pluralité des compétences ministérielles est-elle à l'origine de cette situation.

Je souhaiterais que, sous votre autorité personnelle, vous ayez l'entière responsabilité de l'industrie aéronautique. Cela me paraît équitable, souhaitable, judicieux.

On n'a pas parlé du Breguet 941, conçu il y a trois ou quatre ans par Sud-Aviation et dont trois ou quatre prototypes sont sortis. Cet avion est tombé un peu en sommeil. Mais, soudain, on s'aperçoit que certaines compagnies américaines font sur le triangle New York—Boston—Washington des essais qui donnent toute satisfaction.

Il s'agit, on le sait, d'un appareil qui vole à 450 kilomètres à l'heure, qui peut transporter soixante passagers et qui peut se contenter de terrains secondaires puisqu'il décolle et atterrit sur cent mètres.

Je me demande si des compagnies américaines ne commanderaient pas très rapidement trente à quarante de ces appareils dès lors que la France déciderait leur construction en série.

Je me permets de faire cette suggestion, monsieur le ministre, avec l'espoir que vous pourriez lui donner une suite positive.

En ce qui concerne les treize Caravelle actuellement stockées à Sud-Aviation, peut-être conviendrait-il de prendre contact avec certaines compagnies d'Afrique, d'Amérique du Sud et d'Asie qui ont encore des appareils à piston un peu désuets. Si on leur accordait, non pas des conditions de paiement — car des contrats ont été passés avec les compagnies auxquelles on a livré des Caravelle — mais des délais de paiement, il est probable que quelques compagnies pourraient commander des Caravelle, ce qui permettrait d'écouler quatre ou cinq Caravelle supplémentaires et faciliterait le passage du « pot-au-noir » — pour employer un terme d'aviation — dans le plan de charge de Sud-Aviation.

L'Airbus est un avion moyen-courrier qui présente le grand avantage, à notre époque, de permettre le dégagement des aérodromes principaux.

Malheureusement, je crains que l'on n'y ait pensé un peu tard. Il est curieux et regrettable qu'on ait attendu des années pour s'apercevoir que cette génération d'avions commerciaux devait être envisagée.

Les Etats-Unis n'ont pas commis cette erreur puisqu'ils construisent en ce moment des appareils similaires.

Je crois que si l'on renonçait à la fabrication de l'Airbus notre production aéronautique risquerait d'être rayée de l'aviation civile classique.

Le Concorde autorise les plus grands espoirs d'autant plus que les Américains ont renoncé à la construction de l'avion à géométrie variable.

Personnellement, j'ai une grande confiance dans le Concorde, qui a au moins cinq ans d'avance sur les avions du même type.

Or, on le sait, dans l'industrie aéronautique, ce qui importe, c'est ne de pas perdre l'avance qu'on a acquise.

Le moment est venu de donner des ordres pour accélérer la fabrication en série, car si l'on perd cette avance de cinq ans le Concorde perdra de son attrait. Dans l'état actuel de la technique, l'avance prise par le Concorde sur tous les autres concurrents éventuels le promet au plus grand avenir et doit dès maintenant être exploitée à fond grâce au lancement de la grande série qui dépend uniquement de la volonté du Gouvernement. C'est une véritable opération sécurité qui est faite avec cet appareil, sous réserve bien entendu des explications techniques que vous serez amené à nous fournir, monsieur le ministre, en répondant à la demande de M. Plevin.

J'estime, et ce sera là ma conclusion, qu'il est temps de repenser toute la construction aéronautique française. On ne conçoit pas qu'une grande usine automobile se consacre à la fabrication d'un seul modèle. En diversifiant les modèles offerts à leur clientèle, les grandes marques d'automobiles permettent de satisfaire tous les besoins et d'éviter les ruptures de charges, en assurant le maximum d'utilisation des chaînes de montage.

La construction aéronautique française doit s'inspirer de cette conception et sortir du stade artisanal, en se consacrant à la fabrication d'avions de différentes générations commerciales, correspondant aux besoins variés de ceux qui, de plus en plus nombreux, utilisent les transports aériens. Industrie de pointe dans un monde qui est soumis à la loi implacable du progrès, l'industrie aéronautique souffre moins que toute autre les atterrissements, les demi-mesures et les temps morts. Elle ne connaît d'autre alternative que le succès éclatant ou l'échec le plus complet.

Je forme le vœu que le succès de la Caravelle et le pré-succès du Concorde nous libèrent de tout complexe et incitent ceux qui ont la responsabilité de notre aviation civile à faire preuve de l'imagination créatrice et de l'audace raisonnée qui, dans ce domaine plus que dans tout autre, sont la condition indispensable du succès. (Applaudissements.)

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

**M. Jacques Hébert.** Monsieur le ministre, l'an dernier je vous avais fait part des difficultés que rencontrait la chambre de commerce de Cherbourg responsable de l'aérodrome de Maupertus à la suite de l'abandon par la British United Air Ferries du trafic à travers le Pas-de-Calais.

Compte tenu de la situation relativement centrale de Cherbourg-Maupertus par rapport à Dinard, Deauville, Calais, Le Touquet, et les aérodromes du sud de l'Angleterre, compte tenu aussi de l'importance des infrastructures existant à Maupertus, compte tenu en outre de la clientèle potentielle, d'ailleurs à réévaluer, compte tenu enfin du fait qu'il y avait peut-être pour notre industrie aéronautique un marché important, j'avais souhaité qu'une étude fût faite rapidement et que le Gouvernement suscite, si nécessaire, la création d'une compagnie susceptible de relayer les compagnies anglaises déficientes.

Vous aviez eu, monsieur le ministre, l'obligeance de me donner l'assurance que le problème serait mis à l'étude et que vous me feriez part des résultats de cette étude. Depuis lors, des contacts très suivis ont été établis par la chambre de commerce de Cherbourg avec certaines compagnies aériennes, en vue de l'utilisation de l'aérodrome de Cherbourg-Maupertus pour l'entraînement et la transformation de leurs pilotes.

Inutile de vous dire, monsieur le ministre, tout l'intérêt que représenterait cette activité pour notre aérodrome. D'après mes informations, la décision définitive serait conditionnée par l'installation d'un I. L. S. que la chambre de commerce et le conseil général du département de la Manche acceptent de garantir depuis plusieurs années.

Les problèmes techniques seraient résolus ainsi que les problèmes d'emplacement. Les travaux d'installation d'un localiser devaient débuter en octobre dernier et le *glide-path* spécial devait être installé le plus tôt possible, afin de permettre la mise en service de l'ensemble fin février 1969. Or, il semble que la direction de l'aviation civile ne puisse obtenir rapidement la fourniture, par les États-Unis, de l'appareil spécial absolument indispensable à l'entraînement des pilotes.

Il serait souhaitable que les délais normaux de livraison soient accélérés et qu'une priorité particulière soit retenue pour la mise en place de cet équipement qui serait susceptible de réduire un délai difficilement explicable pour les collectivités eu égard à l'ancienneté de leur demande et à la très grande importance de l'utilisation de cet aérodrome pour la vie économique du Nord-Cotentin.

Aussi, je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, si vous vouliez donner des instructions pour que cette livraison soit accélérée au maximum. (Applaudissements.)

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

**M. Jean Chamant, ministre des transports.** Je réponds tout de suite sur le point précis soulevé par M. Hébert en ce qui concerne l'aérodrome de Cherbourg.

Il sait que les travaux d'alignement de la piste sont commencés. Pour ce qui est de l'alignement de descente, la configuration du terrain ne permet pas l'utilisation d'un équipement normal. Pour cette raison, un équipement spécial a dû être commandé.

Je veux croire que M. Hébert ne doute pas un seul instant de la volonté de mes services d'obtenir, dans le meilleur délai, la livraison de cet équipement spécial et ainsi sa requête recevra satisfaction.

**M. le président.** La parole est à M. Sanguinetti. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Alexandre Sanguinetti.** Mesdames, messieurs, le Gouvernement français, voici longtemps, a voulu, à juste titre, faire de Toulouse la capitale de l'aviation en raison de sa position géographique, de son climat et de l'histoire même de l'aviation commerciale française. Cela implique pour lui des obligations d'ordre moral et d'ordre matériel envers une activité qui représente pratiquement l'essentiel, avec l'O. N. I. A., l'Office national interprofessionnel de l'azote, des activités industrielles de Toulouse et de sa région.

Je rappelle que Sud-Aviation emploie à Toulouse, dans trois établissements, 7.840 personnes dont la moitié sont des mensuels et 10 p. 100 des cadres.

Le retard pris par la construction du Concorde, retard sur lequel je ne porterai pas de jugement, bien que personnellement je sois tenté d'approuver le président Plevin, fait que, dans trois mois, nous nous trouverons devant une rupture de charge telle qu'il faudra prévoir des licenciements importants. Or, je rappelle que 500 personnes louées ont déjà été rendues à leurs sociétés d'origine, que 200 personnes ont été mises en pré-retraite et que 200 autres ont été envoyées à Marignane, ce qui coûte fort cher à Sud-Aviation car il faut payer les frais de déplacement. Il n'y a pratiquement plus d'heures supplémentaires, on n'embauche plus de jeunes, et même, comme M. Dardé le disait tout à l'heure, 75 jeunes ne seront pas repris à leur retour du service militaire. L'activité de Sud-Aviation est passée de 620.000 heures/mois, en juillet 1967, à 400.000 heures/mois en septembre 1968.

Monsieur le ministre, cette situation ne pourra pas durer éternellement. Si vous ne pouvez pas nous donner des assurances formelles, soit en ce qui concerne l'Airbus, soit en ce qui concerne le Bréguet 941 qui permettraient d'attendre le moment où Concorde sortira en série — personnellement, je ne crois pas à une échéance prochaine car il est évident qu'on ne peut commander une série sans savoir comment l'appareil vole — vous serez contraint de commander cinq Caravelle de plus. Je reconnais que c'est une absurdité mais cela entrera en compte dans le prix de revient du Concorde. Vous ne pourrez pas faire autrement.

Je sais bien qu'on a l'habitude de louer la Caravelle. Nous en avons vendu deux cent cinquante-quatre en quinze ans. On ne peut pas dire que ce soit succès éclatant. Je voudrais qu'il n'en soit pas de même pour le Concorde.

En attendant, si vous ne pouvez réussir l'opération Airbus et Bréguet 941 en janvier prochain, vous devrez vous préparer en dépôt des 13 Caravelle que vous avez sur les bras, à passer une commande supplémentaire de cinq autres Caravelle. Le ministre des armées, pour sa part, n'y est pas hostile.

Je reconnais que le coût en sera relativement considérable, quoiqu'il ne doive représenter que 1 p. 100 des dépenses actuellement connues de Concorde. Mais vous n'aurez pas le droit d'hésiter, à moins que vous n'acceptiez une situation qui sur le plan de l'industrie aéronautique, sur le plan de l'emploi et sur le plan psychologique sera non seulement préjudiciable à Sud-Aviation Toulouse, à la ville de Toulouse et à sa région, mais à l'ensemble de l'aviation civile française. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

**M. Jean Chamant, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, à cette heure matinale, je limiterai mon propos aux questions essentielles qui ont été traitées à cette tribune, non pas que tout ce qui a été dit ne revête à mes yeux une réelle importance, mais chacun comprendra que dans mon désir de mieux cerner les problèmes, je m'attache à ce qui m'est apparu comme étant la préoccupation dominante de la plupart de ceux qui sont intervenus.

Je voudrais d'entrée de jeu remercier les rapporteurs pour les observations excellentes qu'ils ont présentées, pour ce que j'appellerai la photographie qu'ils ont faite très objectivement de ce budget de l'aviation civile dont j'ai l'orgueil de penser que s'il n'est pas le meilleur des budgets il présente en tout cas quelques éléments positifs qui doivent nous permettre de franchir l'année 1969 en surmontant les difficultés qui se présentent à nous.

Certes, comme on l'a souligné, des efforts ont été entrepris, ou le seront, en faveur du recrutement du personnel spécialisé. Des emplois nouveaux rendus nécessaires par les impératifs de sécurité vont être créés. Les crédits en sont prévus.

Je regrette vivement qu'une fois encore, les contraintes budgétaires nous aient obligés à différer le lancement de la construction d'un immeuble destiné à abriter l'ensemble des services du secrétariat général à l'aviation civile. Je n'ai pas renoncé à atteindre cet objectif et j'espère que des temps meilleurs nous permettront d'obtenir très prochainement un début de satisfaction.

M. Caillaud, parmi d'autres orateurs, a évoqué le problème des bourses accordées à ceux qui fréquentent les aéro-clubs. Il m'a demandé aussi de songer à une politique foncière, destinée à faciliter le rayonnement de l'aviation civile dans notre pays.

D'autres orateurs — peut-être aussi les rapporteurs — ont traité un problème qui n'est pas négligeable : celui du bruit. A cet égard, je dirai que la volonté du Gouvernement d'obtenir des résultats tangibles est révélée par l'ampleur des crédits inscrits au budget de 1969, puisqu'ils représentent le triple de ceux inscrits au budget de 1968. Cependant, dans ce domaine l'aspect primordial n'est pas financier mais technique.

D'autres orateurs m'ont parlé des facilités qui doivent être accordées aux pilotes militaires pour accéder à la conduite d'avions civils. Le problème est en effet important.

J'indique que beaucoup d'anciens pilotes de l'armée de l'air sont aujourd'hui employés par les compagnies de transport aérien. Compte tenu de l'expérience considérable qu'ils ont acquise au cours de leur passage dans l'armée, ils me paraissent, moyennant certaines précautions, parfaitement habilités à exercer le métier de pilote civil. Nous nous en préoccupons et les dispositions essentielles de l'arrêté prévoyant cette facilité sont dès maintenant couchées sur le papier ; je pense que l'arrêté pourra être publié dans un avenir très prochain.

Mais j'ai hâte d'en venir aux problèmes les plus importants qui ont été soulevés.

Les rapporteurs, et après eux un certain nombre d'orateurs, ont évoqué la situation de l'aéroport de Paris. Je crois qu'elle n'est pas aussi délicate que l'a déclaré M. Anthonioz. Le budget de 1968 comportait une subvention de 25 millions de francs en faveur de cet aéroport ; cette subvention est reconduite pour 1969. Il s'est trouvé qu'en raison des événements que nous avons connus, cette aide s'est révélée insuffisante et n'a pas permis à l'aéroport de Paris d'équilibrer son compte d'exploitation. L'effort que l'Etat doit accomplir pour permettre à l'aéroport d'équilibrer son budget sera consenti, mais d'ores et déjà il convient de prévoir d'autres mesures et notamment l'augmentation des redevances.

On me dira sans doute que cette augmentation risque de gêner le trafic considérable qui se développe sur l'aéroport de Paris, compte tenu de la concurrence qui s'exerce entre les différents aéroports. Je crois pouvoir rassurer l'Assemblée en lui disant que, même en tenant compte de la majoration de 20 p. 100 de la redevance, l'aéroport de Paris occupera encore le quatrième rang, après ceux de Londres, Stockholm et Copenhague.

Par conséquent, la solution du problème réside dans un équilibre à réaliser entre une certaine majoration de la subvention versée par l'Etat à l'aéroport de Paris et un accroissement du taux des redevances.

Quand on évoque la situation de l'aéroport de Paris, le problème se pose de la facilité de sa desserte. Ce problème, je le reconnais volontiers, n'est pas nouveau et n'a pas encore reçu de solution tout à fait satisfaisante. Un premier espoir nous est donné puisque le budget du ministère de l'équipement pour 1969 prévoit des crédits pour démarrer les travaux destinés à doubler l'autoroute du Sud dans sa partie qui dessert l'aéroport d'Orly. Néanmoins, je sais bien que ces travaux ne seront pas terminés avant au moins deux à trois ans et que pendant ce temps, les difficultés signalées subsisteront et peut-être même s'aggraveront-elles.

C'est alors qu'une nouvelle fois se pose le problème de la desserte ferroviaire à partir, soit de la gare d'Orsay, soit de la gare d'Austerlitz, soit par le prolongement de la ligne de métro n° 5 à partir de la porte d'Italie. Répondant il y a quelques jours à la question écrite qui m'avait été posée par M. Christian

Bonnet, j'indiquais que les études que les services avaient menées avant même mon arrivée au ministère, conduisent à penser que c'est sans doute la solution du prolongement de la ligne de métro n° 5 qui serait, en fin de compte, retenue.

Il convient d'observer toutefois que, jusqu'à présent du moins, la mentalité — je n'ose pas dire la psychologie — du client des compagnies de transport aérien ne le porte pas à utiliser une desserte ferroviaire dans les pays où elle existe. L'exemple du Japon à Tokyo, celui de la Belgique à Bruxelles, démontrent que ces moyens ferroviaires sont en déficit permanent, parce que les clients de l'avion les boudent.

Pourquoi ? Il est assez simple de le conjecturer : ce que désire le client, c'est qu'à partir du moment où il est pris en charge par un moyen de transport, ce dernier le mène jusqu'à l'aéroport sans qu'aucune difficulté ou inconvénient puisse en résulter pour lui. Or la desserte ferroviaire entraîne de nombreuses ruptures de charge et tant que ce problème ne sera pas résolu, il sera vain de penser que la clientèle actuelle des compagnies de transport aérien s'orientera vers cette desserte.

Voilà ce que je pouvais répondre, sans méconnaître tout l'intérêt que présente un problème qui devra bien, dans les années à venir, trouver sa solution.

Bien entendu, la situation des deux compagnies françaises de transport aérien — Air France et Air Inter — a retenu l'attention de la plupart, sinon de la totalité d'entre vous. Après les rapporteurs, je répéterai que 1968 a été une mauvaise année pour plusieurs raisons.

D'abord à cause de la grève très dure qui a sévi en mai et même pendant une partie du mois de juin dans une période où, en général, le trafic est extrêmement dense et où, par conséquent, les compagnies de transport, qu'il s'agisse d'Air France ou d'autres, réalisent en général des performances importantes.

Puis il y a eu les conséquences indirectes de ces grèves, une méfiance, injustifiée à mon sens, des touristes étrangers à l'égard de la régularité des horaires de la compagnie lorsqu'elle a pu reprendre le travail.

Cette situation a certainement contribué à désorganiser le trafic de notre compagnie nationale. Mais déjà — j'insiste sur ce point — avant les événements de mai-juin, nous avions enregistré dans les premiers mois de 1968 une évolution défavorable du trafic sur l'Atlantique Nord, pour des raisons totalement étrangères à la situation de notre compagnie.

Les restrictions de devises imposées aux citoyens américains ont incontestablement eu comme résultat d'empêcher ces derniers de venir en Europe en nombre aussi grand que les années précédentes. Les conséquences des événements de l'été 1967 au Moyen-Orient ont pesé également sur l'évolution du trafic au début de l'année 1968.

Ainsi s'explique la situation difficile et, je dois le dire, imprévue devant laquelle se trouve actuellement notre compagnie nationale.

Il est certain que l'Etat, dont cette compagnie est l'émanation, ne se dérobera pas aux obligations qu'il a contractées à son égard. Déjà, la précédente loi de finances rectificative porte la trace de l'effort consenti par l'Etat en faveur d'Air France et je présume que le prochain collectif apportera une conclusion au problème du déficit du compte d'exploitation de la compagnie nationale.

J'ajoute qu'Air France, comme toutes les grandes compagnies de transport aérien qui se manifestent sur le plan international, est confrontée à des problèmes d'investissements de plus en plus importants. Pourquoi ? Parce que la première génération des avions a réaction a, si je puis dire, épuisé ses effets et que va apparaître sur le marché la seconde génération dont le coût — vous le savez — est extraordinairement important, ce qui oblige, pour des raisons de concurrence faciles à comprendre, la compagnie Air France à faire des calculs très serrés en vue de faire face aux investissements qu'elle doit incontestablement, sous peine de disparaître, réaliser.

Seconde raison de préoccupation, Air France, après d'autres compagnies, américaines notamment, s'est parfaitement rendue compte que la psychologie du client est telle aujourd'hui que, lorsqu'il prend son billet pour aller vers la destination qu'il a fixée, il désire non seulement être amené sur place par la voie des airs, mais également trouver les structures d'accueil susceptibles de faciliter son séjour.

D'où la nécessité pour notre compagnie nationale d'investir dans le domaine hôtelier, ce qu'elle commence à faire, alors que les compagnies américaines, telles que la Panam et la T. W. A., l'ont fait depuis longtemps déjà. Ce nouvel élément est une source de dépenses d'investissements qui s'ajoute à celle que vient d'indiquer et qui pose ainsi à la compagnie des problèmes dont nul ne peut méconnaître la difficulté.

En réalité, si, à la suite des premières études qui ont eu lieu au début de cette année et à la fin de l'année dernière, un nouvel Airbus européen est apparu, différent de celui que nous avions imaginé, c'est à la demande des compagnies de transport futures utilisatrices éventuelles que l'appareil s'est trouvé modifié.

Voilà une première explication.

Il en est une seconde. Dans l'intervalle, ainsi que vous le savez, les Américains ont fait connaître leur décision de procéder à la construction de deux Airbus, l'un réalisé par la firme Lockheed, l'autre, par la firme Douglas. J'entends bien que les caractéristiques des Airbus américains sont différentes de celles de l'Airbus européen. Toutefois, il n'est pas interdit de penser que les Airbus américains, si différents qu'ils puissent être de l'Airbus européen, sont susceptibles, notamment, parce qu'ils seront en avance sur l'Airbus européen, de trouver eux-mêmes une certaine place sur le marché qu'on pouvait penser réservé à l'Airbus européen. Par conséquent, pour que l'Airbus européen présente encore un attrait aux yeux des compagnies utilisatrices, un certain nombre de conditions doivent être réunies.

Il y a peu de semaines, les trois ministres des transports des trois gouvernements réunis à Paris ont donné comme instructions aux industriels concernés par la réalisation de l'Airbus européen, d'arriver, sur les liaisons pour lesquelles celui-ci est conçu, à un coût d'exploitation qui soit sensiblement inférieur au coût d'exploitation des Airbus américains, de telle sorte que les compagnies étrangères puissent encore avoir un intérêt à acquérir l'Airbus européen de préférence aux Airbus américains.

Nous attendons que, sur les instructions que nous leur avons données, les industriels nous communiquent les conclusions de leurs études ; si au vu de leurs résultats, les conditions que nous avons posées et que je viens d'indiquer à l'Assemblée nationale se trouvent remplies, tout me porte à croire que la décision de construire l'Airbus européen sera prise. Tel est exactement et le point et de la négociation et de la difficulté que nous avons rencontrée.

Chacun peut se rendre compte que la situation actuelle n'est pas le fait du Gouvernement français et encore moins d'une mauvaise volonté de sa part. Nous nous sommes trouvés devant des problèmes nouveaux, auxquels il a fallu faire face.

Dans ces conditions, je pense qu'un avenir proche devrait voir déboucher une décision définitive.

Devant ce que vous avez appelé et que j'appelle moi-même de l'incertitude, à côté de quelques certitudes ou de quelques espoirs, telle la fabrication du 941, M. Sanguinetti de me dire : il faudra envisager la construction de cinq nouvelles Caravelles.

Or, la décision doit être prise par le Gouvernement réuni en conseil des ministres. Je rappelle que, ayant eu moi-même le souci d'assurer autant que faire se peut et dans les meilleures conditions, dès le milieu de cet hiver, le plan de charge de l'industrie aéronautique, j'avais présenté au conseil des ministres une demande tendant à autoriser Sud-Aviation à construire cinq Caravelles nouvelles. Devant les arguments que j'avais présentés, le conseil des ministres avait bien voulu entériner ma proposition.

Je ne puis affirmer ce soir si une nouvelle proposition présentée dans les mêmes conditions aurait quelque chance de succès. Je ne demande pas mieux que d'y réfléchir. Mais il serait malhonnête de ma part, intellectuellement parlant, de prendre le moindre engagement envers l'Assemblée.

A propos de Caravelle, je voudrais, relevant ce qui a été dit ici, assurer l'Assemblée que tout a été mis en œuvre aussi général à l'aviation civile que par les dirigeants de la société Sud-Aviation pour prospecter à l'étranger le marché de cet appareil et en vendre le plus grand nombre possible.

Rien n'a été négligé et j'ai été constamment tenu au courant des efforts accomplis, aussi bien sous l'égide du secrétariat général à l'aviation civile, que par les dirigeants de la société Sud-Aviation. A aucun moment leur zèle ne s'est relâché et si aujourd'hui treize Caravelles sont invendues, je demande à l'Assemblée de croire que ce n'est pas par suite d'une négligence des dirigeants de Sud-Aviation. Bien au contraire, ils n'ont cessé, depuis le lancement de l'opération, de prospecter le marché mondial ; et, malgré tout, le chiffre de ventes auquel ils sont parvenus prouve que leurs efforts ont été très largement couronnés de succès.

Je parais revenir en arrière parce que je tiens à dire de Concorde — qui est l'un de nos grands problèmes — par souci de répondre complètement à M. Pleven et à ceux qui m'ont posé des questions à ce propos, que l'une des chances que conserve cet appareil ajoutée à celles que j'ai déjà indiquées, réside dans l'avance qu'il conserve sur son éventuel concurrent américain.

J'ai parlé de l'échec de nos voisins d'outre-Atlantique en matière de géométrie variable. Il est peut-être provisoire. En tout cas, pour l'appareil supersonique civil S. S. T., la firme Boeing a pris la décision de construire un avion classique, dont M. le rapporteur avait raison de dire qu'il se rapprochait sensiblement du Concorde franco-britannique. Mais même si les Américains rencontrent moins de difficultés, étant donné leur potentiel, qu'il n'en auraient rencontrés pour construire un avion à géométrie variable, ils se heurteront, malgré leur avance technologique considérable, à certaines des difficultés que nous rencontrons pour produire le Concorde. Par conséquent, la conclusion que je tire de cette simple constatation est que, malgré les retards subis par rapport aux prévisions du planning initial, Concorde conserve encore actuellement sur son concurrent américain une avance suffisante pour lui permettre d'être seul sur le marché mondial pendant quelques années.

Si, de plus, les performances de notre appareil sont bien celles que nous espérons, bien loin d'être pessimistes, nous devons au contraire rester confiants dans le succès de l'opération.

Je peux vous affirmer, pour l'avoir constaté sur place — et ce ne sont pas les parlementaires qui représentent cette région qui le démentiront ici — qu'il existe à Sud-Aviation, chez tous ceux qui concourent à l'opération Concorde, une foi, un esprit d'équipe qui traduisent leur volonté de faire de l'opération un succès. Il appartient au Gouvernement et à la représentation nationale de les y encourager.

Mesdames, messieurs les députés, en présentant après les rapporteurs ce budget de l'aviation civile, j'ai parfaitement conscience de n'avoir pas épuisé tous les aspects des problèmes que recouvre le simple examen des fascicules budgétaires car, en réalité, ces aspects sont à la fois nombreux et complexes.

Mais ayant retenu, du moins je l'espère, ce qui m'est apparu comme le signe marquant de vos préoccupations, de vos inquiétudes, de vos interrogations, j'ai voulu vous suivre sur le terrain même où vous vous êtes tous laissés aller, très légitimement d'ailleurs. Et j'espère avoir répondu à la fois à ces interrogations, à ces inquiétudes et à ces préoccupations.

Nous avons accompli dans ce domaine des tâches considérables et sans cesse renouvelées. Nous pouvons nous flatter de posséder, pour les mener à bien, un personnel administratif de première qualité qui ne ménage ni son temps ni sa peine et qui a su, depuis quelques années, faire face à ses immenses tâches, qui ne cessent de se développer.

Je suis persuadé que, sans vouloir prétendre à tout ce que peuvent réaliser nos voisins d'outre-Atlantique, nous pouvons continuer de la manière la plus honorable à tenir notre place dans les différents domaines de l'aviation civile.

Ce budget porte la trace de l'effort et de la volonté du Gouvernement de continuer à œuvrer dans ce sens. C'est pourquoi je vous demande très instamment de bien vouloir l'approuver. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'Union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (section II. — Aviation civile).

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), au chiffre de 33.293.355 francs.

**M. Paul Cermolacce.** Le groupe communiste vote contre le budget.

**M. Jean Dardé.** Le groupe de la fédération de la gauche démocrate et socialiste aussi.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV de l'état B concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), au chiffre de 11.040.239 francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C, concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), les autorisations de programme au chiffre de 1.165.755.000 francs.

(Les autorisations de programme, mises au voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), les crédits de paiement au chiffre de 551.613.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), les autorisations de programme au chiffre de 22.750.000 francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), les crédits de paiement au chiffre de 14.199.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (section II. — Aviation civile).

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

— 4 —

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Jeudi 7 novembre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341). (Rapport n° 359 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Affaires étrangères (suite) :

I. — Affaires étrangères (annexe n° 2. M. Arthur Conte, rapporteur spécial ; avis n° 393, tome I, de M. Joxe, au nom de la commission des affaires étrangères).

I. — Affaires étrangères : relations culturelles et coopération technique (annexe n° 3. M. Dusseaux, rapporteur spécial ; avis n° 364, tome III, de M. Weber, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 393, tome II, de M. Xavier Deniau, au nom de la commission des affaires étrangères).

A quinze heures, deuxième séance publique :

1. Discussion soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en deuxième lecture, du projet de loi d'orientation de l'enseignement supérieur.

2. — Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341). (Rapport n° 359 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Affaires étrangères (suite) :

I. — Affaires étrangères (annexe n° 2. M. Arthur Conte, rapporteur spécial ; avis n° 393, tome I, de M. Joxe, au nom de la commission des affaires étrangères).

I. — Affaires étrangères : relations culturelles et coopération technique (annexe n° 3. M. Dusseaux, rapporteur spécial ; avis n° 364, tome III, de M. Weber, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 393, tome II, de M. Xavier Deniau, au nom de la commission des affaires étrangères).

Transports (suite) :

I. — Services communs et transports terrestres (annexe n° 29. M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 360, tome X, de M. Marette, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 7 novembre, à quatre heures cinquante minutes.)

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

### Erratum

au compte rendu intégral de la 2<sup>e</sup> séance  
du jeudi 31 octobre 1968.

Page 3815, 2<sup>e</sup> colonne :

— 2 —

### Dépôt de propositions de loi.

Avant-dernier alinéa, rétablir comme suit cet alinéa :

J'ai reçu de MM. Foyer et Mazeaud une proposition de loi tendant à abroger l'article 337 du code civil relatif à la reconnaissance faite, durant le mariage, par un époux, d'un enfant naturel né avant le mariage ; d'un autre que de son conjoint. (N° 407.)

### Nomination de rapporteurs.

#### COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES

**M. Planeix** a été nommé rapporteur de la proposition de loi de Mme Aymé de La Chevrière et de plusieurs de ses collègues, tendant à compléter les dispositions relatives aux dispenses des obligations d'activité du service national fixées par la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965. (N° 375.)

**M. Albert Bignon** a été nommé rapporteur du projet de loi relatif aux changements d'arme ou de service d'officiers d'active du génie et des transmissions. (N° 388.)

### Commission spéciale.

CONSTITUTION D'UNE COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION (n° 399) DE MM. CHABAN-DELMAS, HENRY REY, RAYMOND MONDON, GASTON DEFFERRE ET JACQUES DUHAMEL TENDANT A MODIFIER ET A COMPLÉTER LE RÈGLEMENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Les présidents des groupes présentent les candidatures de :

MM. Achille-Fould.	Mme Hauteclocque (de).
Aillières (d').	MM. Jalu.
Ballanger (Robert).	Labbé.
Bayou (Raoul).	Lagorce (Pierre).
Bozzi.	Lecat.
Cermolacce.	Lemaire.
Chandernagor.	Magaud.
Charret (Edouard).	Massot.
Delachenal.	Mondon.
Duhamel.	Mourot.
Fanton.	Peyrefitte.
Foyer.	Préaumont (de).
Gerbaud.	Sanguinetti.
Gerbet.	Taittinger.
Habib-Deloncle.	Vendroux (Jacques).

Ces candidatures ont été affichées le 6 novembre 1968, à dix-neuf heures quarante-cinq. Elles seront considérées comme ratifiées si aucune opposition signée de trente députés au moins n'a été déposée au Secrétariat général de la présidence dans le délai d'un jour franc après cet affichage.

(Application de l'article 34 du règlement, alinéa 3.)

### Ordre du jour établi par la conférence des présidents.

(Réunion du mercredi 6 novembre 1968.)

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'à samedi 16 novembre 1968 inclus.

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341, 359, 364, 393, 395, 394 et 360).

Ce soir mercredi 6 novembre 1968 :

Affaires sociales (suite).

Aviation civile.

Jeudi 7 novembre 1968 :

Matin : affaires étrangères.

Après-midi et soir : en deuxième lecture (n° 396) ou sur rapport de la commission mixte paritaire (n° 427), projet de loi d'orientation de l'enseignement supérieur.

Affaires étrangères (suite).

Transports terrestres.

Vendredi 8 novembre 1968 :

Matin, après-midi, après la séance réservée aux questions orales, et soir :

Légion d'honneur et ordre de la Libération.

Justice.

Services du Premier ministre.

Anciens combattants.

Deux chiffres vont à cet égard fixer les idées. Les investissements d'Air France vont passer en moins de quatre ans de 250 millions de francs à 1.000 millions de francs. Cette extraordinaire progression tient aux raisons que j'ai exposées.

Pourquoi, m'a-t-on demandé — je crois que c'est M. Pleven — pensez-vous qu'en 1969 le compte d'exploitation de la compagnie Air France pourra être équilibré ?

En effet, je me souviens avoir indiqué il y a peu de semaines à la commission de la production et des échanges que, selon nos prévisions, le compte d'exploitation de notre compagnie nationale pourrait être équilibré ou, en tout cas, se trouver très près de l'équilibre.

Si je l'ai dit en commission, si je l'affirme encore devant vous, c'est parce que les perspectives de trafic permettent effectivement de penser — sous réserve, bien sûr, d'incidences extérieures — que, dans une année normale qui ne sera pas marquée par des événements semblables à ceux qui, sur le plan intérieur, ont caractérisé l'année 1968, Air France retrouvera le rythme qu'il avait connu dans les années précédentes, notamment en 1966 et en 1967.

En dehors de ces perspectives plutôt encourageantes, un effort de gestion plus rigoureuse, succédant d'ailleurs à ceux déjà accomplis à cet égard, va certainement permettre à la compagnie des améliorations sur un certain nombre de points et, dans ces conditions, on peut espérer, raisonnablement et sans excès d'optimisme, que le compte d'exploitation de la compagnie nationale pourra être très voisin de l'équilibre en 1969.

Aussi le Gouvernement a-t-il estimé qu'il n'était pas utile de prévoir, dans le budget de 1969, une subvention de l'Etat en faveur de la compagnie nationale. Le fait d'accepter que la trace d'une aide figure au budget de 1969, eût pu être interprété comme une sorte de consentement de l'Etat à un renouveau du déficit que, dans des années antérieures, la compagnie a connu.

Si, comme je le pense, la direction de la compagnie est décidée, comme elle l'était déjà précédemment, à faire preuve d'une nouvelle rigueur dans la gestion même de son exploitation, le Gouvernement, de son côté, doit agir de telle sorte qu'il ne consente pas à cette entreprise publique qu'est Air France de trop grandes facilités.

La situation d'Air Inter, pour des raisons à peu près identiques, mais à une échelle différente de celle d'Air France, cause également à cette compagnie, comme au Gouvernement, un certain nombre de préoccupations.

Lorsqu'on évoque la situation d'Air Inter, le débat ne manque jamais de s'engager sur le sort des collectivités locales appelées à participer à l'effort de la compagnie.

A cet égard, il importe de bien fixer les idées, car il m'est apparu au cours de la discussion qu'une certaine confusion s'était glissée dans les esprits, confusion sans doute imputable au fait que différents textes se sont succédé au cours des années précédentes.

Je rappelle que la compagnie Air Inter assure trois catégories de liaisons.

Dans la première catégorie, les recettes couvrent au moins 80 p. 100 des dépenses. Pour les lignes figurant dans cette catégorie, la compagnie Air Inter assume seule, le cas échéant, la charge du déficit.

Dans la deuxième catégorie, les recettes couvrent moins de 80 p. 100 des dépenses. Les lignes entrant dans cette catégorie connaissent un trafic moyen, voire faible. Les collectivités locales couvrent alors la différence existant entre les recettes réalisées et 80 p. 100 des dépenses, la compagnie Air Inter supportant de son côté une part du déficit correspondant à 20 p. 100 des dépenses.

La troisième catégorie concerne des lignes récemment créées ou à créer, à propos desquelles des conventions particulières sont négociées entre Air Inter et les collectivités locales. Ces conventions déterminent dans quelles conditions et selon quelles proportions les collectivités locales couvrent les déficits de ces lignes.

Tel est le régime qui régit les rapports de la société Air Inter avec les collectivités locales.

Ce nouveau régime est-il plus ou moins favorable pour les collectivités locales que le régime antérieur ? Dans ce domaine, il est très difficile de faire des comparaisons. Cependant, si je me reporte aux documents que j'ai sous les yeux — et croyez bien qu'ils sont nombreux et que je les ai étudiés de très près — je m'aperçois que sur la ligne Paris-Brest, par exemple, le déficit prévu pour l'année 1968 est de 1.434.000 francs. Air Inter couvrira ce déficit à concurrence de 1.016.000 francs et les collectivités locales le supporteront pour la différence, soit 418.000 francs.

La part d'Air Inter, dans le déficit de cette liaison, est plus importante que celle des collectivités locales.

On ne peut donc pas tirer de conclusions d'ordre général en comparant la situation nouvelle faite aux collectivités locales dans leurs relations avec Air Inter au précédent régime qui les liait à cette compagnie.

Je dois également dire que certaines des liaisons déficitaires assurées par Air Inter connaissent une densité de fréquentation très voisine de zéro. A titre d'exemple, et sans vouloir en tirer la moindre conclusion quant à l'éventualité d'une suppression de cette ligne, j'indique que vingt-huit passagers seulement ont, dans toute l'année 1967, emprunté l'avion pour se rendre de Rennes à Saint-Brieuc.

Il se pose pour la compagnie un problème qu'il n'est pas possible d'éluider et il faut bien reconnaître que la réalité n'a pas, pour certaines régions, répondu aux espoirs mis en l'efficacité de ce mode de transport nouveau et des dessertes ainsi assurées. Je ne méconnais nullement le rôle primordial que joue Air Inter en reliant un certain nombre de régions à la capitale ou à des métropoles d'équilibre. Dans l'optique de l'aménagement du territoire, cette action est essentielle et nous savons tous ici que le succès a marqué les efforts entrepris.

Nous nous trouvons donc devant la situation qu'ont relatée les rapporteurs et différents orateurs. Cette année, la compagnie doit faire face à un déficit évalué à 24 millions de francs. Mais il faut retrancher de cette somme les subventions, chiffrées à 12 millions, dues au titre de l'année 1968 par les collectivités locales et, par conséquent, le déficit réel d'Air Inter sera de 12 millions.

Je répète ce que j'ai indiqué à la commission de la production et des échanges : l'Etat est tout à fait disposé, non pas à honorer des engagements qu'il n'a pas eu à prendre à l'égard d'Air Inter, mais à aider la compagnie à franchir un cap difficile, étant entendu que les sociétés privées actionnaires de cette compagnie devront consentir de leur côté une part de l'effort.

Car si les capitaux publics sont effectivement majoritaires dans la compagnie Air Inter, il ne faut pas négliger l'importance que représentent les capitaux privés. D'ailleurs, si mes informations sont exactes, les sociétés en cause de se refuseront pas à participer à l'effort nécessaire.

Ainsi, j'ai répondu à la question posée par beaucoup d'entre vous et notamment par M. Pleven, sur la façon dont le Gouvernement envisagerait de solder le déficit de la compagnie Air Inter pour 1968.

Je ne puis pas préjuger ce que serait l'action du Gouvernement en 1969 si une situation identique à celle de 1968 se présentait. Ce que je peux dire, sur la base des informations que nous ont fournies les dirigeants d'Air Inter, c'est que les perspectives de l'année 1969 paraissent meilleures que la situation de l'année 1968, et que par conséquent nous pouvons espérer, sans que cela constitue un article de foi, que la compagnie Air Inter arrivera, au cours de l'année prochaine, à équilibrer son compte d'exploitation.

J'ajouterais qu'elle aussi, comme la compagnie Air France, est confrontée à des problèmes d'investissement dont la solution n'est pas toujours commode à trouver.

M. le rapporteur de la commission des finances disait dans ses observations orales — en tout cas il l'a écrit dans son rapport — que depuis quelques années et notamment en 1967 et en 1968 — et l'effort devra être continué dans les années qui viennent — la compagnie Air France se trouvait dans l'obligation d'acquérir des matériels nouveaux pour faire face à l'accroissement de son trafic.

Il y a là un problème qui ne saurait être négligé et qui explique pour une part, mais seulement pour une part, les difficultés que la compagnie a pu rencontrer.

En tout état de cause, une vocation privilégiée a été reconnue à la compagnie Air Inter dans la convention qui la lie à l'Etat. A la demande de M. Pleven, j'ai fait communiquer cette convention à la commission des finances de l'Assemblée nationale et à la commission de la production et des échanges. Il n'est pas question pour nous de revenir sur cette convention, mais nous avons, comme l'Assemblée, le souci de voir se développer rationnellement l'exploitation de la compagnie Air Inter. Aussi ne manquerons-nous pas de prendre toutes mesures destinées à favoriser l'expansion d'une compagnie qui, sur le plan du transport aérien intérieur, a fait ses preuves.

Après avoir indiqué à l'Assemblée nationale les solutions que nous envisageons face à une situation que nous espérons provisoire et qui concerne aussi bien l'aéroport de Paris que la compagnie Air France ou la société Air Inter, j'aborde le sujet qui a révélé de la part de vous tous les plus graves préoccupations : celui du présent et de l'avenir de la construction aéronautique dans notre pays. C'est un grave sujet parce que,

sur le plan économique et sur le plan social, ce qu'il met en jeu est tellement considérable qu'il n'est pas possible que le ministre des transports n'y consacre pas un large développement.

Lorsque le ministère des transports a été créé, voici un peu plus de dix-huit mois, et que j'ai été saisi des premiers dossiers, encore que je n'exerce pas une tutelle directe sur les sociétés de constructions aéronautiques, qui dépendent du ministre des armées, j'ai été averti que le plan de charge de l'industrie aéronautique française allait connaître, à partir du milieu de l'année 1968, et jusqu'à la fin de l'année 1969, des difficultés de plusieurs ordres. Tout d'abord, les programmes militaires tendraient plutôt vers leur achèvement. Ensuite, en ce qui concerne les programmes civils, l'enchaînement entre la fin de la série Caravelle et les nouveaux programmes ne serait pas assuré durant cette période, de sorte que nous serions au creux de la vague pendant environ dix-huit mois à deux ans.

Je me suis immédiatement préoccupé de cette perspective et le Gouvernement a cherché le moyen de porter, au moins partiellement, remède à la situation.

Comment se présente, aujourd'hui, celle-ci en ce qui concerne soit la conception, soit l'exécution des programmes dont vous connaissez, souvent aussi bien que moi, le développement et le déroulement ?

Répondant à une question de M. Douzans, j'indique qu'une rumeur est en effet parvenue jusqu'à nous, que je veux croire fondée, celle-là, et aux termes de laquelle les Américains seraient susceptibles de s'intéresser au Bréguet 941 et, par conséquent, d'en passer la commande à l'industrie aéronautique française, commande dont pourrait partiellement bénéficier Sud-Aviation. Dès qu'ils ont été informés de ce qui n'est encore qu'une intention, les dirigeants concernés ont pris toutes dispositions pour nouer avec les responsables américains les contacts nécessaires. Il ne m'est pas possible de dire aujourd'hui que les négociations entreprises aboutiront à un résultat positif. Mais je vous demande de retenir que, de notre côté, tout est mis en œuvre pour obtenir des responsables américains la commande à laquelle ils paraissent songer. Dans quelques semaines, peut-être serons-nous en mesure de vous donner une information à cet égard. Nous espérons tous qu'elle sera positive et concrète.

Mais cela, encore une fois, n'est pas dans le domaine des certitudes. J'avais alors indiqué à la commission de la production et des échanges que la position du Gouvernement était tout à fait positive à l'égard du lancement de l'opération Mercure. En effet, le projet Mercure intéresse les pouvoirs publics parce que nous avons la conviction qu'il est techniquement bon et qu'il paraît présenter de larges perspectives commerciales.

Aussi ai-je fait connaître, il y a peu de temps, à la compagnie générale des avions Marcel Dassault les conditions dans lesquelles le Gouvernement accepte de participer à la mise au point d'un prototype, puis aux autres phases du développement de l'appareil.

Nous attendons que soit complétée, sur les points soulevés dans ma communication, la réponse du constructeur. Je pense que cette réponse, en fin de compte, sera positive, et que, très rapidement, l'opération Mercure passera dans le domaine des réalités.

Mais encore une fois, si cette opération doit se faire — ce que nous pensons — il va de soi qu'elle ne suffira pas à résoudre le redoutable problème posé par le plan de charge de notre industrie aéronautique.

C'est alors que chacun d'entre vous est venu poser, très légitimement, des questions intéressantes à la fois l'opération Concorde et l'opération Airbus.

En ce qui concerne l'opération Concorde, encore que je n'ai nullement à me plaindre du ton sur lequel ont été présentées les observations de la totalité d'entre vous concernant cette délicate affaire, je voudrais faire appel non pas à l'indulgence mais à la compréhension de l'Assemblée pour bien mesurer la position du Gouvernement.

Lorsque, en 1962, la décision a été prise — décision qui constituait un pari, a dit l'un des orateurs qui est venu à cette tribune — de lancer l'opération Concorde, contrairement à ce qui s'était produit pour le lancement de l'opération précédente, nous pénétrions dans un domaine aux multiples inconnues.

Certes, je me souviens, étant parlementaire à l'époque, que dans la presse et même ici, si ma mémoire est fidèle, des reproches et des critiques se sont élevées, comme d'ailleurs en 1956 ou 1957, lorsque le Gouvernement avait décidé de lancer l'opération Caravelle.

Ce qui est particulier à l'opération Concorde, c'est que, d'une part, elle est faite en liaison et en coopération avec un très grand pays voisin et ami, la Grande-Bretagne, et que, d'autre part, elle met en jeu une technologie dont il est juste de recon-

naître aujourd'hui, en 1968, que lorsque nos techniciens l'ont abordée en 1962, ils n'en connaissaient sans doute que les balbutiements.

De là, par conséquent, et inévitablement, les difficultés, les tâtonnements que nous avons rencontrés et qui, par rapport à ce planning idéal qui avait été dressé à l'époque, ont pu laisser croire et font croire encore que nous sommes extrêmement loin aujourd'hui des prévisions qui alors avaient été annoncées.

Je ne crois pas qu'il faille se polariser sur la date à laquelle volera pour la première fois l'appareil Concorde.

Le premier vol, qui sera d'ailleurs un vol subsonique, ne sera pas, je vous prie de le croire, mesdames et messieurs les députés, une affaire de prestige. Si nous n'avions pas joué les règles de la prudence et de la sécurité, il n'est pas exclu de penser que déjà Concorde aurait pu effectuer son premier vol. Mais dans quelle situation serions-nous et quelles explications, au nom du Gouvernement, pourrais-je vous donner si tout n'ayant pas été prêt pour ce premier vol nous l'avions effectué quand même mais sans pouvoir en tirer tous les enseignements nécessaires ?

En réalité, nos techniciens veulent que ce premier vol subsonique de Concorde corresponde à une première série d'expérimentations et d'expériences qu'ils se trouvent dans l'obligation de faire pour en tirer, du point de vue des performances de l'appareil, un certain nombre de conclusions utiles. Si, comme nous le croyons, le Concorde 001 effectuée dans quelques semaines son premier vol, il faudra qu'à ce premier vol succèdent beaucoup d'autres vols et d'essais en vol, subsoniques et supersoniques, pour connaître de la façon la plus précise les vraies performances de l'appareil.

Je ne puis pas aujourd'hui, et vous le comprendrez, vous dire ce que les techniciens qui, depuis six ans, se consacrent à l'opération Concorde ne seraient pas eux-mêmes en mesure de vous dire en ce qui concerne, par exemple, la charge marchande de l'appareil, le poids de carburant qu'il devra emporter pour effectuer telle liaison transatlantique, le poids de carburant qu'il devra avoir en réserve pour effectuer des procédures d'attente dans le cas où l'aéroport d'arrivée ne serait pas en mesure de le laisser atterrir immédiatement.

Tout cela, je le répète, même les techniciens, s'ils étaient ici présents, seraient aujourd'hui dans l'impossibilité et dans l'incapacité de vous le préciser. Ces renseignements ne seront connus que lorsqu'un certain nombre d'expériences et d'essais en vol auront été effectués.

Tout nous porte à croire que c'est au cours de l'année 1969 que ces essais vont avoir lieu et que, par conséquent, peut-être à l'occasion de la discussion du prochain budget de l'aviation civile, nous serons en mesure de porter à votre connaissance, si déjà elles n'y sont pas, les informations que nous-mêmes aurons recueillies.

Je comprends votre impatience, mais, encore une fois, c'est un domaine dans lequel il ne nous est pas possible de progresser plus rapidement que nous l'avons fait. Je vous demande de songer que nous ne sommes pas les seuls à marquer le pas puisque, il y a quelques semaines — votre rapporteur et d'autres orateurs l'ont rappelé — l'Amérique, malgré ce qu'elle représente du point de vue de la structure de ses industries aéronautiques et du point de vue de leur technologie très avancée, a dû, à la face du monde, avouer qu'elle devait renoncer à la géométrie variable pour l'avion supersonique américain et considérer qu'elle n'était pas capable de le réaliser.

Je ne me souviens pas, en cette circonstance, avoir lu dans la presse d'outre-atlantique que, soit des parlementaires du Congrès, soit des journalistes aient critiqué le Gouvernement fédéral ou la firme Boeing pour ce qui, malgré tout, peut être considéré, à certains égards, comme un échec. Chacun s'est rendu de bonne foi à l'évidence et a constaté qu'il y avait là un pas qu'il n'était pas possible, pour l'instant, de franchir.

En ce qui concerne le Concorde et délaissant les rumeurs qui ne peuvent manquer de naître, je souhaite qu'on ne veuille bien accorder de crédit qu'aux explications qu'avec la plus entière bonne foi, le Gouvernement peut donner à la représentation nationale, soit que celle-ci sollicite directement ces éléments d'information, soit qu'à l'occasion de la discussion budgétaire le Gouvernement, comme c'est son devoir, soit amené à faire état de ces informations.

En ce qui concerne le projet Airbus, j'ai dit, il y a quelques semaines, devant la commission de la production et des échanges, qu'il pictinait et qu'il me paraissait piétiner dangereusement. Non pas — je le réaffirme ici — que le Gouvernement français n'ait pas l'intention et la volonté très ferme de mener à bien cette opération jusqu'à sa conclusion, mais il se trouve que, par suite d'un enchaînement de circonstances, l'appareil qui, en fin de compte, a été étudié et dessiné, ne correspond pas tout à fait à l'appareil qui, à l'origine, avait été conçu.

Samedi 9 novembre 1968, matin et après-midi :  
Postes et télécommunications.  
Départements d'outre-mer.

Mardi 12 novembre 1968, après-midi et soir :  
Equiperment et logement.

Mercredi 13 novembre 1968, matin, après-midi et soir :  
Equiperment et logement (suite).  
Affaires culturelles.  
Intérieur et rapatriés.

Jeudi 14 novembre 1968, matin, après-midi, jusqu'à 17 h 30, et soir :  
Intérieur et rapatriés (suite).

Vendredi 15 novembre 1968, matin, après-midi, après la séance réservée aux questions orales, et soir :  
Agriculture.  
F. O. R. M. A.  
B. A. P. S. A.

Samedi 16 novembre, matin et après-midi :  
Agriculture (suite).  
F. O. R. M. A. (suite).  
B. A. P. S. A. (suite).

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

Vendredi 8 novembre 1968, après-midi :  
Trois questions orales sans débat à M. le ministre de l'éducation nationale :  
Celle de M. Falala (n° 389) sur l'évocation, dans les établissements d'enseignement, de la guerre 1914-1918 ;  
Celle de M. Dupuy (n° 311) au sujet des subventions attribuées aux collectivités locales pour les classes de campagne, de mer et de neige ;  
Celle de M. de Montesquiou (n° 17) sur la création d'un institut national de la condition d'étudiant.

Le texte des deux premières questions a été publié en annexe à l'ordre du jour établi par la conférence des présidents du mardi 29 octobre 1968.

Le texte de la troisième question est publié ci-après en annexe.

Vendredi 15 novembre 1968, après-midi :  
Quatre questions orales sans débat à M. le ministre de l'équipement et du logement : celles de MM. Peretti (n° 266) ; René Plevin (n° 19), Pierre Cornet (n° 1614) et Fanton (n° 283) ;  
Une question orale sans débat à M. le ministre des postes et télécommunications de M. Duromea (n° 2029).

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

### III. — Ordre du jour complémentaire soumis à la décision de l'Assemblée.

La conférence des présidents propose d'inscrire en tête de l'ordre du jour du mercredi 13 novembre, après-midi, la nomination, par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, de deux représentants de l'Assemblée au sein du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine.

### ANNEXE

1<sup>o</sup> Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du vendredi 8 novembre 1968, après-midi :

Question (n° 389) de M. Falala et question (n° 311) de M. Dupuy : voir annexe publiée à l'ordre du jour établi par la conférence des présidents du mardi 29 octobre 1968.

Question n° 17. — M. de Montesquiou demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelle suite il compte donner à la proposition faite par la fédération nationale des associations d'élèves en grande école pour que soit créé et organisé un institut national de la condition étudiante, organisme qui aurait à connaître l'ensemble des problèmes sur les conditions de vie et de travail des étudiants.

2<sup>o</sup> Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du vendredi 15 novembre 1968, après-midi :

Question n° 266. — M. Peretti demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il lui paraît pas nécessaire de séparer, dans toute la mesure du possible, les fonctions de l'architecte urbaniste chargé de l'établissement des plans d'amé-

gement d'une localité et celles du ou des architectes qui ont pour mission de réaliser les constructions. S'agissant en effet, d'une part, des grands ensembles, il apparaît que leur monotonie, généralement reconnue, provient du fait que, quelle que soit la qualité de l'homme de l'art, on retrouve, pour des raisons d'économie et de facilité évidentes, toujours les mêmes types d'immeubles ; s'agissant, d'autre part, des plans d'aménagement, il est bien connu que les indemnités prévues pour la rétribution des urbanistes sont nettement insuffisantes et que ceux-ci ont une tendance, assez souvent naturelle et légitime, à retrouver une juste rémunération de leurs efforts et de leurs débours en prenant la direction des travaux des immeubles eux-mêmes. Il n'est pas besoin de souligner qu'il peut y avoir alors confusion regrettable entre deux fonctions bien différentes, pouvant donner lieu à contestation et, en tout état de cause, empêcher le propriétaire du terrain considéré à faire appel librement à l'architecte de son choix.

Question n° 19. — M. René Plevin demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il compte définir devant l'Assemblée nationale la politique du Gouvernement en matière de défense des côtes contre les assauts de la mer ainsi que les obligations de l'Etat en ce qui concerne cette protection.

Question n° 1614. — M. Pierre Cornet expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que les deux problèmes qui préoccupent le plus les milieux modestes, et particulièrement les jeunes ménages appartenant à ces milieux, sont le problème de l'emploi et celui du logement. Ces deux questions sont d'ailleurs liées, la mobilité constituant un des éléments permettant d'échapper au chômage. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour développer la construction de logements au-delà des objectifs du V<sup>e</sup> Plan. Ces mesures pourraient comporter une diminution du taux de l'argent emprunté par les acquéreurs ; une augmentation du nombre et du volume des prêts du Crédit foncier de France et du Crédit immobilier, et une augmentation de la durée de ces prêts, rendant ainsi la charge mensuelle de remboursement plus légère. Un des éléments de cherté du logement en France étant le coût des terrains et de leur équipement, il semble qu'une diminution de ce coût pourrait être obtenue si la politique des Z. U. P. était moins ambitieuse et plus rapide, et si la fiscalité incitait les propriétaires de terrains à vendre, au lieu de les pénaliser lorsqu'ils disposent de leurs biens. De même, il conviendrait que la totalité des frais d'équipement des terrains (routes, transports, écoles, assainissement) ne soient pas laissée à la seule charge des premiers occupants de logements neufs. En outre, pour faciliter la nécessaire mobilité, il conviendrait que des mesures soient prises rendant plus aisée la vente des logements. Actuellement, un grand nombre de jeunes ménages ou de ménages de travailleurs hésitent à se loger dans les programmes sociaux d'accès à la propriété par crainte de perdre leur emploi. A cet égard, il lui demande s'il pourrait envisager la création d'un fonds destiné à couvrir ce risque, sous forme d'une assurance-logement.

Question n° 283. — M. Fanton rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'il avait attiré son attention (question écrite n° 3712) sur les conséquences qu'aurait le retour au régime de droit commun, à compter du 1<sup>er</sup> janvier ou du 1<sup>er</sup> juillet 1968, pour les immeubles de catégories exceptionnelle et I. Il lui exposait que certains locataires exerçant des professions libérales, en particulier les médecins, risquaient d'être livrés aux exigences excessives de leurs propriétaires. Or, s'ils admettent de payer un loyer correspondant aux prix du marché, ils ne peuvent cependant accepter des loyers abusifs malgré la quasi-nécessité devant laquelle ils se trouvent de rester dans les lieux où ils exercent leur profession. La réponse faite à cette question (*Journal officiel*, Débats A. N. du 6 novembre 1967) avait un caractère très général, mais n'allait pas au fond du problème et ne s'appliquait pas à la situation particulière des membres des professions libérales visés dans cette question. Il lui demande, en conséquence, s'il peut lui dire les raisons qui pourraient s'opposer à ce que le texte précité soit complété par des dispositions permettant la mise en place d'une procédure d'expertise destinée, lorsqu'il s'agit de locaux occupés par des membres des professions libérales et exerçant leur profession, à fixer les prix de marché habituellement pratiqués.

Question n° 2029. — M. Duromea attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur l'orientation actuelle de son ministère, qui confie de plus en plus à des entreprises privées des travaux incombant jusqu'à présent à ses propres services techniques. Ainsi, au Havre, la pose de câbles téléphoniques souterrains, de raccords et de têtes dans les répartiteurs, dans différentes artères de la ville, a été confiée par adjudication à une société française. Celle-ci fait effectuer le travail par une société allemande sous-traitante. Elle réalise ainsi un bénéfice sans effectuer aucun travail puisque le contrôle des chantiers est assuré par des agents des P. T. T. Ce procédé

anormal s'explique d'autant moins qu'il existe dans les services des P. T. T. des agents tout à fait qualifiés pour ce travail. La preuve en est qu'une autre société privée, Nord-Téléphone, ayant travaillé en notre ville, a fait appel, faute d'avoir un personnel qualifié suffisant, à ses agents pour travailler en « sous-main ». Ceux-ci ont d'ailleurs refusé. Si le nombre d'agents est insuffisant, il reste bien entendu la possibilité de l'augmenter en ouvrant un concours de recrutement. Alors que notre pays traverse une crise de chômage grave, nul doute que de très nombreux jeunes gens diplômés seraient candidats. Ce grossissement des effectifs paraît tout à fait compatible avec le développement rapide du réseau français. En conséquence, il lui demande s'il n'entend pas prendre des mesures pour que cesse cette véritable politique de bradage des P. T. T. au profit des trusts des télécommunications et, en particulier, en procédant à des recrutements d'agents.

## QUESTIONS

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

### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

2095. — 6 novembre 1968. — **M. Buffet** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** que de nombreux Français, paysans, commerçants, artisans et membres des professions libérales, prisonniers durant la guerre 1939-1940, se trouvent nettement défavorisés par rapport à certaines autres catégories d'anciens combattants qui ont obtenu de l'Etat la mise en compte de leurs années de captivité pour la détermination de l'âge de la retraite. Il lui précise qu'il serait équitable que les intéressés puissent trouver eux aussi une juste compensation aux ennuis et aux difficultés de tous ordres qu'ils ont subis, puisque la plupart d'entre eux sont rentrés chez eux déprimés, et quelquefois malades, certains étant ruinés ou ayant perdu leur situation. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait équitable de donner à toutes les catégories d'anciens prisonniers les mêmes avantages que ceux qui sont actuellement accordés aux fonctionnaires et assimilés et, en particulier, que toutes dispositions soient prises pour que l'âge de la retraite des paysans, artisans, commerçants et membres des professions libérales, soit avancé au prorata du temps passé par ceux-ci dans les camps de prisonniers.

2107. — 6 novembre 1968. — **M. Robert Fabre** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Industrie** sur l'importance du secteur des métiers dans l'économie nationale et sur les difficultés qu'il traverse actuellement. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en faveur de l'artisanat, en particulier dans le domaine social et le domaine fiscal.

## 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. »

2096. — 6 novembre 1968. — **M. Arnaud** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le port autonome de Marseille facture aux armateurs étrangers la location des hangars du port avec T. V. A. Ces hangars ne sont utilisés que pour le stationnement pendant moins de quinze jours de marchandises à l'importation et à l'exportation. Ces armateurs n'étant pas imposables en France au titre de la T. V. A., ils ne peuvent récupérer celle frappant la location des hangars. Il lui demande si, sous couvert des agents

maritimes de ces armateurs étrangers, la location des hangars ne pourrait pas être faite en suspension de T. V. A. ou si l'agent maritime les représentant en France ne pourrait pas présenter pour leur compte une demande en suspension.

2097. — 6 novembre 1968. — **M. Ansquer** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que l'article 1106-4 du code rural prévoit qu'un règlement d'administration publique doit déterminer les modalités de constitution et de fonctionnement d'un fonds spécial destiné à promouvoir et à faciliter une action sociale en faveur des exploitants agricoles et plus particulièrement des assurés les plus défavorisés. La réponse faite à la question écrite n° 4544 (*Journal officiel*, débats Assemblée nationale, du 6 janvier 1968, p. 25) faisait état du fait qu'un projet de règlement d'administration publique était en cours d'élaboration. Il était précisé toutefois que la mise au point de ce règlement d'administration publique étant particulièrement délicate, il était impossible de prévoir le délai qui serait nécessaire à la mise au point de ce texte. Dix mois s'étant écoulés depuis que cette réponse fut publiée au *Journal officiel*, il lui demande s'il peut lui faire connaître quand paraîtra ce règlement d'administration publique.

2098. — 6 novembre 1968. — **M. Ansquer** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** la réponse qu'il a faite à sa question écrite n° 1012 (*Journal officiel*, Débats Assemblée nationale, n° 70 du 23 octobre 1968, p. 3460). Cette réponse apparaît comme satisfaisante lorsqu'il s'agit des emprunts principaux sans lesquels une opération de construction ne peut même pas être envisagée. Par contre, elle est beaucoup moins satisfaisante lorsqu'il s'agit de prêts complémentaires, dont le nom indique suffisamment qu'ils sont accessoires et ne sont sollicités en théorie qu'en fin d'opération pour pallier les insuffisances du prêt principal et des ressources personnelles. La réponse en cause n'est plus du tout satisfaisante lorsqu'il s'agit du prêt complémentaire effectué au moyen du 1 p. 100, que ce soit par un organisme collecteur ou autrement, puisque depuis les arrêtés du 7 novembre 1966, ces prêts complémentaires peuvent être consentis dans le délai d'un an au maximum après la délivrance du certificat de conformité et il est fréquent que les constructeurs habitent leur logement avant même la délivrance de ce certificat. Il y a donc une discordance regrettable entre les positions prises par le ministère des affaires sociales et le ministère de l'équipement et du logement, c'est pourquoi il lui demande quelle mesure il envisage de prendre pour faire disparaître cette discordance.

2099. — 6 novembre 1968. — **M. Charles Bignon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'épreuve pratique de droit constitutionnel qu'ont eu à traiter les candidats de première année de licence en droit du centre de Nanterre de la faculté de droit et des sciences économiques de Paris (2<sup>e</sup> session d'automne). Par cette épreuve, il a été demandé aux candidats de rédiger une note « sur les arguments développés dans la conférence de presse (du Président de la République), tant en ce qui concerne le rôle historico-politique du Sénat et du Conseil de la République sous les III<sup>e</sup>, IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> Républiques, que la vision prospective d'un Sénat renoué ». Ce sujet est présenté de telle sorte qu'il revient à « contester » la dernière conférence de presse du chef de l'Etat. Les étudiants ayant eu à composer se sont montrés fréquemment gênés : en effet, un strict respect de la neutralité politique semble incompatible avec une étude nécessitant, outre des connaissances approfondies que des étudiants de 1<sup>re</sup> année ne peuvent encore posséder, une inévitable prise de position, même inconsciemment formulée. Il lui demande en conséquence si, dans le cadre de l'autonomie récemment votée, il n'estime pas devoir prendre toutes mesures destinées à prévenir le retour de pareils errements.

2100. — 6 novembre 1968. — **M. Hubert Marlin** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** que les mineurs de fer licenciés par suppression d'emploi ne peuvent toucher les dix-huit mois d'indemnité que verse la C. E. C. A. que s'ils sont inscrits dans un centre de F. P. A. Il lui précise que, par suite de l'absence, dans ces centres, de certaines sections spécialisées — emplois de bureau notamment — les intéressés se trouvent souvent dans l'obligation de suivre des cours par correspondance afin de pouvoir, en possession du diplôme délivré par ces organismes, se reclasser dans une autre profession. Il lui demande s'il n'estime pas que ces mineurs, qui ont accompli de gros efforts personnels pour se réadapter, ne devraient pas, eux aussi, pouvoir bénéficier de l'aide de la C. E. C. A. lorsqu'ils apportent la justification que le centre de F. P. A. ne possède pas de sections spécialisées susceptibles de leur procurer ce reclassement dont le principe est encouragé par les pouvoirs publics.

2101. — 6 novembre 1968. — **M. Gardell** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que de nombreuses catégories de Français ont, à la suite des accords de Grenelle, obtenu diverses majorations de salaire, de traitement ou de pension, par contre certains de nos compatriotes n'ont bénéficié d'aucune augmentation de leurs moyens d'existence. Il lui demande si, compte tenu de ce qui précède, il n'estime pas nécessaire que toutes dispositions réglementaires soient prises pour que les rentes constituées entre particuliers ou entre des personnes privées et la caisse nationale de retraites de l'Etat fassent l'objet d'une revalorisation correspondant à l'augmentation du coût de la vie depuis quatre mois.

2102. — 6 novembre 1968. — **M. Charles Privat** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'avant la rentrée d'octobre 1968 les professeurs techniques adjoints de C. E. T. donnaient quarante heures de cours par semaine et que les professeurs techniques adjoints de lycées en donnaient trente-six. Depuis la rentrée 1968, les professeurs techniques adjoints de C. E. T. sont toujours tenus de fournir quarante heures, mais les professeurs techniques adjoints de lycées, eux, n'en fournissent que trente-deux. Alors que l'on parle d'harmonisation des conditions de travail entre les établissements « lycée technique et C. E. T. », au niveau de l'enseignement pratique, c'est à une aggravation des différences que nous sommes arrivés cette année. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour accorder aux professeurs techniques adjoints de C. E. T. les mêmes allègements d'horaires qu'aux professeurs techniques adjoints de lycées.

2103. — 6 novembre 1968. — **M. Alduy** demande à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** quelles sont les intentions du Gouvernement concernant l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue pour pension. A dater du 1<sup>er</sup> octobre 1968, les retraités bénéficient de l'incorporation dans le traitement de deux points de l'indemnité de résidence. Sans minimiser les avantages pécuniaires dont ils bénéficient à la suite de cette mesure, il lui demande si le Gouvernement n'a pas l'intention de déposer au Parlement un projet de loi fixant l'étalement de l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement afin de faire droit aux légitimes revendications présentées par les retraités.

2104. — 6 novembre 1968. — **M. Cazenave** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° si, depuis le 15 juillet 1963, les copies délivrées par les comptables des impôts (enregistrement et domaines) des déclarations de successions peuvent être établies sur papier libre ; 2° si les renseignements fournis par ces mêmes comptables en vertu de l'article 25 de la loi n° 66-948 du 22 décembre 1966 peuvent être donnés sur papier libre et s'ils donnent droit à la rémunération prévue par l'article 448 de l'annexe III du code général des impôts.

2105. — 6 novembre 1968. — **M. Longueue** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il peut lui faire connaître quels sont, pour l'année universitaire 1968-1969, les effectifs classés par année d'étude de chaque faculté de pharmacie et de chaque section « Pharmacie » dans les facultés mixtes et dans les écoles nationales de médecine et de pharmacie.

2106. — 6 novembre 1968. — **M. Frys** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des professeurs et maîtres de conférences de la faculté de droit et des sciences de Lille, venant pour la plupart faire leurs cours entre deux trains, qui, par crainte de l'obligation de résidence, ont tendance à fuir vers les nouveaux postes créés pour les centres universitaires expérimentaux de la région parisienne, ce qui est contraire aux mesures de centralisation et à la régionalisation. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour décider les enseignants à servir les devoirs de leurs charges et pour arrêter ce mouvement de drainage de cerveaux au profit de Paris qui menace d'autres facultés à Lille.

2106. — 6 novembre 1968. — **M. Verkindère** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que les opérations foncières entre sociétés H. L. M. sont en principe effectuées à prix coûtant, ces organismes ne pouvant réaliser des bénéfices sur lesdites opérations. Les dossiers introduits dans les services compétents font l'objet de consultations auprès de l'administration des domaines en vue de formuler une évaluation vénale des réserves foncières objet de telles opérations. Cette consultation accroît le délai d'examen des dossiers. S'agissant d'opérations qui, en toute

occurrence, ne peuvent être réalisées qu'à prix coûtant, il lui demande s'il n'y aurait pas lieu d'éliminer cette consultation du dossier de cession d'une parcelle d'organismes H. L. M. à organismes H. L. M.

2109. — 6 novembre 1968. — **M. Roucaute** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'au cours de la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 novembre 1968, des orages d'une rare violence ont causé de très graves dégâts dans la vallée du Rhône (région de Pont-Saint-Esprit - Bagnols-sur-Cèze). Des terres ont été emportées, des routes coupées, des chemins ruraux ravinsés, des lignes électriques et téléphoniques endommagées, des murs se sont effondrés, des caves et même certains immeubles ont été envahis par les eaux, etc. Il lui demande si le Gouvernement entend déclarer cette région sinistrée et quelles sont les mesures envisagées pour aider les communes et les populations concernées.

2110. — 6 novembre 1968. — **M. Roucaute** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'au cours de la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 novembre 1968, des orages d'une rare violence ont causé de très graves dégâts dans la vallée du Rhône (région de Pont-Saint-Esprit - Bagnols-sur-Cèze). Des terres ont été emportées, des lignes électriques et téléphoniques endommagées, des murs se sont effondrés, des caves et même certains immeubles ont été envahis par les eaux, etc. Il lui demande si le Gouvernement entend déclarer cette région sinistrée et quelles sont les mesures envisagées pour aider les communes et les populations concernées.

2111. — 6 novembre 1968. — **M. Weber** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 18 de la loi n° 68-695 du 31 juillet 1968 a institué, pour l'année 1968, une taxe spéciale sur les sociétés dont le capital est divisé en actions et qui entre dans le champ d'application de l'impôt sur les sociétés. Sont exonérées du paiement de cette taxe spéciale certaines sociétés dont la liste est énumérée d'une façon limitative à l'article 2 (titre I<sup>er</sup>) de l'instruction du 27 août 1968 paru au *Bulletin officiel des contributions directes* et qui comprend, entre autres, les sociétés anonymes immobilières d'économie mixte dont les statuts sont conformes aux clauses-type annexées au décret n° 54-429 du 6 mars 1954. Aucune exonération n'y est prévue pour les sociétés d'économie mixte d'aménagement urbain ou de rénovation urbaine. Il lui demande si l'exonération de versements de la taxe spéciale précitée peut être étendue à ces sociétés d'économie mixte : 1° dont les statuts sont conformes aux statuts-type des sociétés anonymes d'économie mixte visées à l'article 395 du code de l'administration communale, à l'article 78-I du code de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 4 du décret n° 53-982 du 30 septembre 1953, approuvés par le décret n° 60-553 du 1<sup>er</sup> juin 1960 ; 2° dont l'objet social comporte la réalisation d'opérations d'aménagement urbain et de rénovation urbaine ; 3° dont la participation financière des collectivités locales au capital social est de 65 p. 100 ; 4° qui bénéficient de l'exonération de l'impôt sur les sociétés en vertu du paragraphe 2 de l'article 2 du décret n° 82-665 du 6 juin 1962.

2112. — 6 novembre 1968. — **M. Pierre Lagorce** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** la situation critique dans laquelle se trouvent les aides-orthoptistes. Bien que le statut légal de leur profession ait été défini par la loi n° 64-699 du 10 juillet 1964, la commission permanente de la nomenclature ne leur a pas encore attribué une lettre-clé. Elle est pourtant saisie de cette question depuis plusieurs années. Mais les commissions de travail qui doivent donner leur avis et auxquelles les aides-orthoptistes n'ont, d'ailleurs, jamais encore été convoqués, n'ont pas procédé à l'étude préalable. En attendant, les aides-orthoptistes font rembourser leurs actes à la sécurité sociale par assimilation provisoire avec les masseurs kinésithérapeutes, en leur empruntant leur lettre-clé, pourtant mal adaptée. La conséquence de cet immobilisme dont sont victimes les aides-orthoptistes est que leur acte, coté 10,50 francs en 1960, n'est aujourd'hui qu'à 10,80 francs, soit un rajustement de 2,85 p. 100 en huit ans, alors qu'au cours de la même période la consultation médicale a été revalorisée de 40 p. 100. Il lui demande si, à l'occasion de la nouvelle augmentation des honoraires médicaux que l'on est en train de préparer, il ne pourrait envisager de donner enfin aux aides-orthoptistes la réglementation qu'ils attendent depuis si longtemps et qui leur permettrait d'obtenir la revalorisation normale de leurs actes qu'ils réclament légitimement.

2113. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'aux termes de l'article 1481 du code général des impôts : «... Il est dû un supplément de droit proportionnel par les patentables qui prennent des locaux d'une valeur locative

supérieure à celle des locaux pour lesquels ils ont été primitivement imposés... » Il lui demande si, pour l'application de ce texte, l'administration est fondée à retenir la valeur locative du matériel installé en cours d'année, sans tenir compte de celle du matériel qui serait vendu ou mis au rebut.

2114. — 6 novembre 1968. — M. Roucaute expose à M. le ministre de l'agriculture que l'application stricte de l'arrêté du 24 juin 1961 modifiant l'article 13 de l'arrêté du 20 juillet 1956 concernant le commerce des fruits et légumes a entraîné des poursuites contre des exploitants agricoles réutilisant des emballages en excellent état et exclusivement pour des expéditions de fruits en métropole. Pour la plupart, il s'agit d'exploitants n'ayant pas souscrit à l'application de la T. V. A. et pour lesquels ce réemploi diminue dans des proportions non négligeables les frais de conditionnement. Il lui demande : 1° si une mesure spéciale ne pourrait pas être prise cette année pour exonérer totalement ou partiellement les exploitants des amendes qui les ont frappés à la suite des procès-verbaux dressés ; 2° s'il ne pourrait envisager une application plus souple de l'arrêté afin de tolérer le réemploi des emballages valables par les exploitants familiaux assurant eux-mêmes leurs expéditions.

2115. — 6 novembre 1968. — M. Planeix demande à M. le ministre de l'intérieur s'il ne lui semble pas nécessaire, dans une optique de solidarité et de justice sociale, de créer, en faveur des sapeurs-pompiers bénévoles, un régime de retraite dont ils pourraient bénéficier automatiquement dès lors qu'ils auraient accompli effectivement vingt-cinq ans de services.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

279. — M. Cousté demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre si, comme l'avaient laissé espérer ses prédécesseurs au cours de débats budgétaires, il envisage de faire bénéficier les titulaires du diplôme de « Reconnaissance de la nation » de la possibilité de participer à la retraite mutuelle des anciens combattants. (Question du 13 juillet 1968.)

Réponse. — En application de la loi du 4 août 1923 sur les caisses de retraites fondées par les anciens combattants et victimes de guerre, les anciens militaires titulaires de la carte du combattant ont la faculté de se constituer une retraite mutualiste avec participation de l'Etat. Le législateur a entendu réserver le bénéfice de cette retraite aux titulaires de la carte du combattant et, selon une doctrine constante, cette limitation a toujours été maintenue ; une seule dérogation, d'ailleurs prévue par la loi de 1923 précitée, ouvre aux veuves, orphelins et ascendants des militaires morts pour la France au cours de la guerre le droit aux mêmes avantages dans des conditions analogues. Il n'est pas envisagé de modifier la législation actuelle en ce domaine.

#### ARMEES

697. — M. Houël informe M. le ministre des armées de la légitime inquiétude des salariés de l'atelier de construction de Lyon, du fait de la décision de principe prise concernant la fermeture à moyen terme de cet arsenal. Il s'agit de 580 personnes concernées (cadres, employés, techniciens et ouvriers), dont 40 p. 100 d'entre eux seulement pourront, d'ici cinq ans, prétendre à la retraite. Or, de l'avis des organisations syndicales de ces salariés, l'établissement pourrait être facilement reconverti. Par ailleurs, cet établissement possède une chaîne d'emboutissage à froid des obus de 155, unique en Europe. Le carnet actuel de commande laisse apparaître un programme de production d'au moins deux ans. Enfin, dans le cadre d'une reconversion, une augmentation d'activité à l'atelier de Lyon autoriserait la création de nombreux emplois nouveaux. Pour ce faire, l'installation d'un secteur civil complémentaire serait déterminante en investissant par exemple dans des recherches technologiques et des orientations nouvelles. Il lui demande s'il ne pense pas que l'Etat peut et doit utiliser le potentiel industriel et technologique des arsenaux et plus singulièrement de celui de Lyon pour le mettre au service de la nation, ce qui offrirait en outre l'avantage non seulement de maintenir les emplois existants mais d'en créer de nombreux autres au moment où le problème de l'emploi se pose avec acuité dans le pays. (Question du 10 août 1968.)

Réponse. — D'une façon générale les Ateliers de construction des armements terrestres disposent d'un potentiel disproportionné par

rapport aux besoins actuels et souffrent d'une insuffisance d'activité. Il convient donc d'alléger le potentiel immobilisé qui, de surcroît est trop dispersé. Ainsi, dans le cadre d'une politique de concentration poursuivie en vue d'obtenir un meilleur rendement, le regroupement de l'atelier de construction de Lyon, sur l'atelier de Tarbes est à l'étude. L'atelier de Lyon prodult presque exclusivement des obus, activité qu'il partage avec un des secteurs de l'atelier de Tarbes qui est un établissement polyvalent pour lequel la fabrication d'obus ne représente actuellement que 10 p. 100 de son activité. Le potentiel global de production d'obus des deux organismes peut être évalué à 1.250.000 heures de travail par an et les commandes totales ne représentent en moyenne que 700.000 heures pour les années à venir. Les conditions matérielles de réalisation de ce projet ont été étudiées, d'une part, sur le plan économique, en recherchant une structure assurant la meilleure rentabilité du potentiel de production de munitions d'artillerie et, d'autre part, sur le plan social, en tenant compte du respect des droits des personnels selon la méthode employée lors des précédentes conversions d'établissements. Un tel regroupement, en augmentant l'activité industrielle de l'atelier de Tarbes, va dans le sens des préoccupations gouvernementales concernant la situation de l'emploi dans cette région. Sur le plan de l'évolution du potentiel économique et industriel de la région lyonnaise le transfert des activités de l'atelier de Lyon est largement compensé par le développement d'activités nouvelles et la création de nombreux emplois à la société mécanique d'Irigny. Or, cette filiale de la Régie nationale des usines Renault s'est installée l'année dernière aux environs de Lyon, à l'occasion d'une opération de conversion d'un établissement industriel des armées, l'atelier de construction d'Irigny. Cette société a donné à l'administration des assurances formelles quant au reclassement prioritaire des personnels de l'atelier de construction de Lyon, en cas de conversion de cet établissement. Elle offrira d'ici 1971, environ 750 emplois à raison d'un quart de ce total par an. Comme dans les conversions précédentes, le ministre des armées tiendra le plus grand compte des intérêts immédiats et futurs des personnels qui se verront offrir la possibilité soit de solliciter une mutation dans un autre établissement des armées de leur choix, soit de bénéficier de conditions avantageuses prévues en cas de départ volontaire, par les décrets de 1962 qui, selon la durée des services, prévoient une indemnité de licenciement très substantielle pour les ouvriers ne réunissant pas quinze ans de services, et pour les autres, une retraite à jouissance immédiate ou différée avec respectivement bonifications d'ancienneté ou indemnité de licenciement. En outre, ces personnels auront la possibilité d'envisager leur transfert vers les nouvelles entreprises avec garantie de maintien des niveaux de rémunération et équivalence des avantages sociaux cependant que les armées garantiront pendant une certaine durée un plan de charge à ces entreprises pour leur permettre de conserver le plein emploi aux personnels transférés. Il est rappelé enfin que le plan de charge de l'atelier de Lyon est assuré jusqu'en 1970.

1406. — M. Feit demande à M. le ministre des armées quelles sont les facilités que les chefs de corps peuvent accorder aux jeunes recrues du contingent qui désirent se présenter à un examen ou à un concours. Il le prie également de lui préciser : 1° si les permissions qui peuvent être accordées à de jeunes militaires pour subir des épreuves écrites et orales ont un caractère exceptionnel ou si elles doivent être comptées en déduction des permissions habituelles ; 2° s'il existe une liste réglementaire des examens et concours aux épreuves desquels les intéressés peuvent être autorisés à se présenter ou si les facilités accordées à ce sujet sont laissées à la libre appréciation des chefs de corps. (Question du 2 octobre 1968.)

Réponse. — Dans le cadre des activités de promotion sociale des corps de troupe, les jeunes recrues du contingent qui désirent se présenter à un examen ou à un concours peuvent obtenir des facilités, tant en ce qui concerne leur préparation que leur présentation aux épreuves. La préparation est menée, soit sous la forme de cours oraux, soit par abonnement à des cours par correspondance, selon l'implantation de l'unité et les ressources locales en moyens d'enseignement. Cette préparation est dispensée en partie pendant les heures de service. Elle est supervisée par l'officier conseil et fait appel en priorité aux moyens du corps dans la mesure où ils sont adaptés au type de l'examen. En liaison avec les autorités universitaires ou avec les services des autres départements ministériels, les candidats aux examens les plus classiques de culture générale et de formation professionnelle sont inscrits au centre d'examen le plus proche de leur unité et subissent les épreuves sans avoir à demander de titre d'absence particulier. Lorsque, en dehors du cadre des activités de promotion sociale organisée par les armées, certains appelés demandent à se présenter à un examen ou à un concours, le chef de corps à toute latitude pour leur accorder l'autorisation d'absence ou la permission nécessaire. Selon le cas, il appartient au chef de corps d'apprécier si la permission revêt un caractère exceptionnel ou doit être décomptée des permissions habituelles. En raison de la rareté et de l'extrême

diversité des candidatures présentées dans ces conditions, il n'apparaît pas possible d'élaborer une réglementation générale restreignant l'initiative du chef de corps, d'une part, en dressant une liste limitative des examens et concours ouverts aux appelés, d'autre part, en codifiant les facilités qui peuvent être accordées aux candidats et qui varient nécessairement selon l'implantation et les missions de leur unité.

1416. — M. Delachenal demande à M. le ministre des armées s'il n'envisage pas d'accorder une réduction de la durée du service militaire aux jeunes gens mariés et actuellement sous les drapeaux. Une telle mesure permettrait de remédier aux difficultés rencontrées par ces jeunes ménages du fait de l'éloignement du chef de famille et ne semblerait pas de nature à gêner les services de la défense nationale. (Question du 2 octobre 1968.)

Réponse. — La durée du service militaire actif est fixée à seize mois par l'article 4 de la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965. Aucune disposition légale ne permet d'accorder une réduction de cette durée de service à une catégorie de jeunes gens en raison de leur situation familiale. La loi prévoit, par contre, en son article 18, des dispenses de service fondées sur la situation et les ressources familiales dans les limites fixées annuellement par le décret d'appel. Jusqu'à présent, seules les catégories 1<sup>o</sup> et 1<sup>b</sup>, telles qu'elles sont définies par le décret n° 66-333 du 26 mai 1966, ont bénéficié d'une dispense à ce titre. Cette mesure permet ainsi aux jeunes gens mariés se trouvant dans les situations les plus critiques d'être dispensés de leurs obligations du service national. Les autres bénéficient, s'ils en font la demande dans les délais réglementaires prévus, d'une affectation rapprochée de leur domicile. D'autre part, une telle mesure de réduction de la durée du service, si elle pouvait être prise, aurait des conséquences graves sur le potentiel des forces qui serait ainsi très inégalement affecté par des déficits notables et variables dans le temps.

1638. — M. Ducray expose à M. le ministre des armées que, dans certaines régions viticoles, en particulier dans le Beaujolais, les vendanges se font à une période de l'automne où les enfants qui, traditionnellement, fournissent une aide familiale importante pour le ramassage des raisins, sont rentrés dans leurs établissements scolaires, et que l'appoint de main-d'œuvre temporaire ordinairement constituée par des travailleurs urbains venant aider les vignerons, en dehors de leurs heures de travail ordinaires, risque de faire défaut, lorsque les conditions atmosphériques sont mauvaises, en fin de semaine. Il lui demande s'il n'estime pas que toutes instructions utiles devraient être données aux chefs de corps pour que ceux-ci aient, en fonction des nécessités du service, la latitude d'accorder aux soldats du contingent qui seraient volontaires pour ce genre de travail, et selon des modalités à régler avec les organisations agricoles intéressées, des permissions spéciales exceptionnelles leur permettant d'effectuer les vendanges. (Question du 10 octobre 1968.)

Réponse. — La loi du 22 juillet 1948 a donné aux jeunes agriculteurs la possibilité de bénéficier au cours du service militaire d'une permission exceptionnelle de quinze jours, à prendre pour les travaux d'été et d'automne. La même loi interdit toute prolongation de cette durée des « permissions agricoles ». Toutefois lorsque des intempéries sévissant de manière prolongée créent une situation grave pour l'agriculture dans certaines régions, le ministre des armées, après avoir pris contact avec le ministre de l'Agriculture, est amené à accorder des facilités aux agriculteurs des départements en cause. Ces facilités consistent soit à autoriser les intéressés à prendre leurs permissions agricoles à une période autre que celle fixée par la loi, soit à leur accorder une permission exceptionnelle de durée limitée s'ils ont épuisé leurs droits légaux à permission. De telles mesures ont été prises récemment en faveur des agriculteurs de plusieurs départements, signalés par le ministre de l'Agriculture, parmi lesquels figure le département viticole de la Côte-d'Or. Il n'est pas possible d'étendre ces mesures et en particulier d'accorder des permissions spéciales exceptionnelles aux soldats du contingent volontaires pour participer aux vendanges. Une telle opération qui reviendrait à accorder le bénéfice des permissions agricoles à des non-agriculteurs est contraire à la loi. Elle est de plus incompatible avec les exigences de l'instruction et du maintien en condition des unités. Elle créerait un précédent qui ne manquerait pas d'être invoqué par de nombreux départements atteints par les intempéries, dont certains ont déjà demandé une prolongation des permissions agricoles ou une attribution de permissions exceptionnelles qui n'ont pu être accordées.

## ECONOMIE ET FINANCES

671. — M. Sallenave demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il n'envisage pas de joindre chaque année au projet de loi de finances un rapport sur les mesures prises par les pouvoirs

publics comme suite au rapport annuel de la Cour des comptes. (Question du 3 août 1968.)

Réponse. — Depuis plusieurs années une commission a été instituée pour étudier les suites à donner aux observations contenues dans le rapport public à la Cour des comptes. Cet organisme composé d'un haut fonctionnaire nommé par le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique, et de deux hauts fonctionnaires du ministère de l'économie et des finances, est chargé de proposer au Gouvernement toutes mesures législatives ou réglementaires susceptibles de remédier aux irrégularités et lacunes signalées par la haute juridiction. A la suite du rapport public déposé en 1967, la commission a établi un rapport qui a été communiqué aux commissions des finances du Parlement. La même procédure sera mise en œuvre, pour le rapport public déposé en 1968. Cette procédure paraît répondre aux préoccupations de l'honorable parlementaire.

1155. — M. Fajon attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les conditions d'application de l'article 11 du décret n° 65-836 paru au *Journal officiel* du 2 octobre 1965. En vertu de ce décret, les ouvriers des établissements industriels de l'Etat ayant élevé trois enfants jusqu'à l'âge de seize ans, et sous réserve que leurs droits à pension se soient ouverts à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1964, bénéficient d'une majoration de pension. Cette dernière disposition est discriminatoire à l'encontre des personnes ayant accédé à la retraite à une date antérieure. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour mettre fin à cette discrimination. (Question du 21 septembre 1968.)

Réponse. — Les ouvriers des établissements industriels de l'Etat, affiliés au fonds spécial, se trouvent dans une situation réglementaire et, par suite, leurs droits en matière de pensions sont déterminés en fonction de la réglementation en vigueur au moment de leur radiation des contrôles, sans qu'ils puissent se prévaloir des dispositions de textes ultérieurs. L'une des réformes essentielles du nouveau régime des pensions des ouvriers de l'Etat est la suppression de la distinction entre pension d'ancienneté et pension proportionnelle. Le droit à pension est désormais ouvert au bout de quinze ans de services et la majoration pour enfants peut être accordée aux titulaires ayant élevé au moins trois enfants dans les conditions prévues à l'article 11 du décret n° 65-836 du 24 septembre 1965. Conformément au principe de non-rétroactivité d'application constante en matière de pensions, ces nouvelles dispositions ne peuvent donc s'appliquer qu'aux ouvriers radiés des cadres postérieurement au 1<sup>er</sup> décembre 1964. Il ne peut être envisagé de mettre en cause ce principe fondamental du droit des pensions et tous les agents retraités avant la date d'application du décret précité du 24 septembre 1965 demeurent soumis aux dispositions de l'ancienne législation.

1615. — M. Falala rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances la réponse faite à sa question écrite n° 4886 (réponse parue au *Journal officiel*, Débats de l'Assemblée nationale du 21 décembre 1967, p. 6100). Cette réponse indiquait que le Gouvernement avait mis à l'étude une modification des décrets du 12 décembre 1951 et du 31 décembre 1959 relatifs au régime de retraite complémentaire des assurances sociales pour certaines catégories d'agents de l'Etat non titulaires. Il était précisé que l'aménagement prévu devait comporter le relèvement des taux de cotisations et, par conséquent, une amélioration des retraites. Il lui demande si les textes modificatifs envisagés ont été publiés. Dans la négative, il lui demande quand interviendront les mesures prévues. (Question du 10 octobre 1968.)

Réponse. — Les projets de décrets portant modification des décrets des 12 décembre 1951 et 31 décembre 1959 et tendant à assurer une amélioration des retraites servies à certaines catégories d'agents de l'Etat non titulaires ont déjà reçu les contreseings du ministère de l'économie et des finances et de deux autres départements; ils seront incessamment présentés à la signature du Premier ministre.

## INTERIEUR

525. — M. Jacques Barrot demande à M. le ministre de l'intérieur : 1° s'il est exact qu'à la suite de la réforme des départements de la région de Paris, la décision a été prise de maintenir au préfet de police à Paris les attributions en matière d'hygiène publique et en matière d'hygiène sociale; 2° notamment s'il est exact que l'exercice des professions médicales continuera à faire l'objet d'une surveillance par le préfet de police de Paris et non pas par les directions de l'action sanitaire et sociale comme dans les autres départements; 3° s'il est exact que les malades mentaux continueront à être mis dans la prison que constitue l'infirmerie spéciale du dépôt au lieu d'être conduits à un hôpital où l'accueil est sans

commune mesure avec la situation actuelle à Paris ; 4° dans l'affirmative, s'il ne pense pas que le prétexte résultant du maintien de l'ordre public à Paris vis-à-vis des malades mentaux n'a pas d'autre but que de garder des attributions de santé publique à la préfecture de police au lieu de les donner aux services classiques comme dans les autres départements. (Question du 24 juillet 1968.)

Réponse. — La loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne a expressément stipulé, dans son article 10, que les compétences du préfet de police continuaient de s'exercer dans Paris et dans les trois départements de la couronne urbaine immédiate, montrant ainsi la volonté du législateur de maintenir l'organisation de la préfecture de police. Néanmoins, lors des études qui ont été menées conformément avec le ministère des affaires sociales au moment de la mise en place des nouvelles institutions administratives de la région, il a été reconnu que certaines attributions du préfet de police, de nature réglementaire, pourraient être utilement transférées aux préfets des nouveaux départements et confiées aux directions départementales d'action sanitaire et sociale. C'est ainsi que notamment la décision de principe du transfert de certains actes touchant au contrôle de certaines professions médicales est d'ores et déjà acquise. Les études se poursuivent actuellement et il n'est pas impossible que, en accord avec le ministère d'Etat chargé des affaires sociales, le transfert d'autres matières touchant à l'action sanitaire et sociale soit décidé. Dans le cas particulier des aliénés, la nécessité de faire examiner les intéressés par un médecin qualifié, avant tout transfert en hôpital psychiatrique, s'impose en dehors même du choix de l'autorité administrative habilitée à ordonner l'internement. En tout état de cause, l'honorable parlementaire peut avoir l'assurance que c'est le souci de la meilleure exécution du service public et non celui de maintenir la structure actuelle de certains services administratifs qui guidera les décisions auxquelles aboutiront les études actuellement en cours.

1069. — M. Raoul Bayou expose à M. le ministre de l'Intérieur que dans le cas des mesures prises par le décret du 6 juin 1968 concernant l'aide et le reclassement des rapatriés, les questionnaires administratifs présentés aux rapatriés demandeurs de prêts et subventions complémentaires ne peuvent pas permettre à la commission centrale à Paris d'avoir une idée exacte de leur situation puisque, en six ans, les demandeurs de prêts ont vu vieillir, ont eu des charges que se sont accrues, se trouvent aux prises avec des problèmes locaux et par conséquent ces prêts et subventions risquent d'être accordés d'une manière aussi imparfaite, sinon plus, que le prêt d'origine. Enfin, s'agissant d'une procédure purement administrative et écrite, le rapatrié n'a aucun moyen de se défendre à l'intérieur de ces commissions et il ne peut fournir aucun renseignement précis en annexe s'il ne connaît les critères qui détermineront l'attribution de ces prêts et de ces subventions complémentaires. Il lui demande de lui faire connaître les critères sur lesquels ces attributions seront faites et dans quelle mesure certains organismes locaux professionnels ou sociaux et les associations de rapatriés auront le droit de donner leur avis sur l'aide à apporter. (Question du 21 septembre 1968.)

Réponse. — Le questionnaire administratif concernant la demande de prêt complémentaire susceptible d'être introduite dans le cadre de l'article 17<sup>ter</sup> nouveau de l'arrêté du 10 mars 1962 (art. 12 de l'arrêté du 6 juin 1968) a été établi dans le souci de faciliter au maximum la tâche des candidats éventuels en leur proposant une formule pratique, aisément rédigeable, faisant la synthèse des éléments essentiels nécessaires à la connaissance de leur demande par la commission économique centrale. Mais il ne constitue que l'un des éléments permettant l'information de la commission économique centrale : il convient, en effet, d'y ajouter les avis prescrits par la réglementation en vigueur, c'est-à-dire celui de l'établissement bancaire choisi par le demandeur et celui du préfet, recueillis à l'échelon local, donc le plus proche du rapatrié. Ces consultations ont bien pour but de répondre aux préoccupations de l'honorable parlementaire, puisqu'elles permettent une description très directe de l'évolution de la situation du demandeur. Il n'est donc pas envisagé, ni d'ailleurs souhaitable, d'accroître les délais d'une procédure dont la rapidité conditionne l'efficacité en suscitant les avis d'organismes professionnels ou d'associations de rapatriés. Quant aux critères d'attribution des prêts complémentaires, il est difficile de les établir sans risque d'erreurs en raison de l'extrême variété des situations et de l'aspect technique et financier des affaires concernées, qui, au demeurant, conservent chacune une particularité qui leur est propre. Ces critères s'induisent nécessairement à l'objet même des prêts, d'ailleurs expressément défini par l'article 17<sup>ter</sup> de l'arrêté susvisé du 10 mars 1962, le but recherché étant principalement d'apporter aux rapatriés une aide leur permettant de surmonter des difficultés financières temporaires, à l'exclusion de toute possibilité d'extension qui ne peut relever que des aides de droit commun.

1122. — M. Griotteray attire l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur une question qu'il avait posée à M. le Premier ministre le 14 mai 1968. Il lui expose que, dans quelques mois, le marché d'intérêt national de Rungis ouvrira ses portes et que les professionnels des anciennes halles devront aller s'y approvisionner. Le choix de Rungis, de préférence à Valenton, avait été justifié, à l'époque de la décision du transfert du halles par la qualité exceptionnelle de sa desserte, due notamment à la nouvelle autoroute du Sud qui venait d'être mise en service. Il faut bien reconnaître que la situation s'est considérablement modifiée depuis cette époque et, chaque matin, l'accès de Paris par l'autoroute devient plus difficile surtout de 7 h 30 à 9 h 30. Un problème de circulation se pose donc à propos du désapprovisionnement du marché d'intérêt national pour autant que les heures d'ouverture du marché amèneront son désapprovisionnement précisément à l'heure de pointe du matin, où les voies de communication (autoroute A 6, R. N. 186, R. N. 7) sont saturées. Il faut noter aussi que le développement considérable du trafic aérien d'Orly, ayant pour conséquence un accroissement important de circulation sur la branche reliant l'aéroport à Paris, apporte un élément supplémentaire de complication au problème. Celui-ci a d'ailleurs fait l'objet d'un examen, l'an dernier, par le comité consultatif économique et social de la région de Paris et, dans un avis qu'elle a adopté à l'unanimité le 6 juillet 1967, cette assemblée a exprimé « son inquiétude sur les conditions dans lesquelles pourra se faire, dès 1969, la desserte du secteur Rungis-Orly ». En même temps, elle souhaitait que « les autorités publiques responsables de la fixation des heures d'ouverture du marché d'intérêt national choisissent les horaires d'ouverture des divers marchés : fruits et légumes, marée, B.O.F., permettant à l'issue de ceux-ci, l'écoulement du trafic en dehors des heures de pointe de 7 heures à 9 heures et estimait « que, dans ces conditions il convient, malgré les inconvénients présentés par cette solution, de fixer, au moins provisoirement, l'heure d'ouverture du marché à 2 h 30, voire 2 heures, et que l'ensemble des marchés soit terminé à 6 heures ». Enfin, elle demandait que des travaux d'aménagement routier soient entrepris dans ce secteur et qu'une nouvelle voie autoroutière soit créée de chaque côté de l'autoroute A 6, entre Paris et Orly. Les travaux routiers actuellement en cours, dans le secteur du marché d'intérêt national ne seront pas tous terminés à la fin de l'année et en particulier la nouvelle autoroute latérale A 6 ne sera finie que d'ici trois ans au plus tôt. Il convient donc de déterminer les horaires d'ouverture du marché d'intérêt national de telle façon que la circulation reste possible dans tout le secteur aux heures de plus grande affluence routière. Il semble que la seule solution raisonnable consiste à ouvrir, au moins provisoirement, le marché très tôt et en tout cas avant 4 heures de manière à permettre l'écoulement de la plus grosse partie du trafic de désapprovisionnement avant 7 h 30. La solution consistant à rejeter vers les R. N. 186 et R. N. 7 le trafic entre 7 heures et 8 heures ne serait admissible qu'à la condition d'une ouverture du marché vers 2 heures ou 2 h 30. Quant à l'ouverture du marché dans la journée, elle se heurte, semble-t-il, à l'opposition de M. le préfet de police pour des raisons de circulation dans Paris. Il lui demande quelles décisions il compte prendre pour faire face à la situation et à quelle heure il estime que le marché d'intérêt national pourra être ouvert sans compromettre la circulation générale dans le Sud-Est de Paris, chaque matin, aux heures de pointe. (Question du 21 septembre 1968.)

Réponse. — Les différents horaires possibles du marché d'intérêt national de Rungis sont l'objet de l'examen le plus attentif de la part de la Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion (S. E. M. M. A. R. I. S.) en liaison avec les ministères de l'économie et des finances, de l'agriculture et de l'intérieur et avec la participation des professionnels, futurs usagers du marché ; la préfecture de police apporte son concours aux études en précisant, pour chacune des hypothèses, les incidences prévisibles sur le trafic routier des environs et sur la circulation à l'intérieur de Paris. Le conseil d'administration de la société qui réunit les représentants de l'Etat, de la ville de Paris, des commerçants et des producteurs intéressés sera appelé à prendre très prochainement une décision qui aura été éclairée par de multiples enquêtes et avis, notamment celui du comité consultatif économique et social. L'horaire arrêté sera fonction des buts économiques recherchés par l'institution du nouveau marché, tout en tenant le plus grand compte des données actuelles de la circulation ; bien entendu si l'expérience qu'apportera le fonctionnement du marché rendait souhaitable une révision ultérieure de ces horaires, ceux-ci pourraient être réexaminés en considérant les modifications qui seraient intervenues, entre temps, dans l'équipement routier environnant.

1390 — M. François Bénard demande à M. le ministre de l'Intérieur de lui indiquer les conditions actuelles, exigées des sous-lieutenants de sapeurs-pompiers professionnels, pour être promu au grade de lieutenant. Il souhaite obtenir les mêmes précisions en ce qui concerne

l'avancement des lieutenants au grade de capitaine. (Question du 1<sup>er</sup> octobre 1966.)

Réponse. — L'article 115 du décret n° 53-170 du 7 mars 1953 portant règlement d'administration publique pour l'organisation des corps de sapeurs-pompiers et statut des sapeurs-pompiers communaux, dispose que « quel que soit l'effectif du corps, les sous-lieutenants titulaires du brevet de secourisme de la protection civile avec mention « aptitude au commandement » ou « aptitude aux fonctions de moniteur » peuvent être nommés lieutenants après deux ans de fonctions dans le grade ». L'article 116 du même décret stipule que « dans la limite des postes disponibles, les capitaines sont choisis parmi les lieutenants comptant quatre ans d'ancienneté dans leur grade et titulaires d'un brevet d'aptitude délivré à l'issue d'un stage au centre national de la protection civile », et du brevet de secouriste de la protection civile avec mention « aptitude au commandement » ou « aptitude aux fonctions de moniteur ». Il y a lieu de signaler toutefois que le décret n° 64-530 du 5 août 1964 a institué « un brevet national de moniteur de secourisme » qui s'est substitué à l'ancien « brevet de secouriste de la protection civile » dont il est fait mention dans les deux articles susvisés du statut des sapeurs-pompiers communaux.

1732. — M. Danilo appelle l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur le fait que des automobilistes et, surtout, des motocyclistes commettent de plus en plus d'infractions au code de la route en utilisant des véhicules non munis de détenteurs qui circulent en échappement libre. Il lui demande, compte tenu des abus constatés dans ce domaine, s'il peut donner des instructions aux services

de police afin que ces infractions soient relevées pour être sanctionnées le plus sévèrement possible. (Question du 16 octobre 1968.)

Réponse. — Le ministre de l'Intérieur, en liaison avec le ministre de l'équipement et du logement et le ministre des affaires sociales, s'attache depuis plusieurs années à lutter efficacement contre le bruit abusif produit par certains véhicules à moteur. C'est ainsi que des instructions très fermes et qui ont une valeur permanente ont été données à différentes reprises aux services de police et de gendarmerie, afin qu'ils fassent respecter les limites assignées au niveau sonore des véhicules en application du code de la route. Les conducteurs des véhicules en infraction font l'objet de procès-verbaux de contravention établis soit directement — lorsque la cause du bruit excessif est décelable sans examen technique approfondi — soit à la suite de la présentation du véhicule à un centre de contrôle du niveau sonore, fonctionnant tous les mois au chef-lieu de chaque département. En outre, des instructions spéciales — qui rappellent d'ailleurs systématiquement les directives permanentes — sont adressées chaque année aux préfets afin qu'ils organisent, avant la période estivale de grande circulation, une campagne d'information du public, suivie d'une période durant laquelle les infractions sont relevées, de façon encore plus stricte qu'à l'ordinaire, par des équipes renforcées de policiers et de gendarmes. Les directives concernant la prochaine campagne seront envoyées aux préfets au début de l'année 1969. Ces efforts d'éducation des conducteurs de véhicules à moteur et de constatation vigilante des infractions ont permis d'ores et déjà de parvenir à des résultats très encourageants. Il est incontestable que des progrès peuvent et doivent encore être accomplis. Les services intéressés sont déterminés à poursuivre sans relâche leurs efforts en vue de mettre fin aux agissements de certains conducteurs indisciplinés ou inconscients.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances  
du mercredi 6 novembre 1968.

1<sup>re</sup> séance : page 3975. — 2<sup>e</sup> séance : page 3991. — 3<sup>e</sup> séance : page 4013

