

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE, DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 32^e SEANCE2^e Séance du Lundi 17 Novembre 1969.

SOMMAIRE

1. — Renvois pour avis (p. 3851).

2. — Loi de finances pour 1970 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3851).

Crédits militaires et budgets annexes des essences et des poudres (suite) :

MM. Gerbaud, Stehlin, Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale ; Miossec, Cazenave, Germain, Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées ; Gissinger, Commenay, Pierre Cornet, Plantier, Bousquet, Hébert.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

Crédits militaires.

Art. 27. — Adoption.

Art. 28 :

Amendement n° 90 de M. Villon : MM. Villon, Germain, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre d'Etat chargé de la défense nationale, Cazenave. — Rejet par scrutin.

Adoption de l'article 28.

Etat D.

Titre III : adoption.

Budgets annexes des essences et des poudres.

Crédits ouverts aux articles 30 et 31 : adoption.

Art. 58 : Adoption :

Après l'art 58 :

Amendement n° 97 de M. Le Theule : MM. Le Theule, Vollquin, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le président de la commission de la défense nationale et des forces armées, Fanton, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale ; Montalat. — Retrait.

Transports. II. — Aviation civile.

MM. Baudis, 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.

M. Mondon, ministre des transports.

MM. Dardé, Commenay, Cermolacce, Deprez, Stehlin, Bozzi, Barbet, le ministre des transports.

Etat B.

Titre III :

Amendement n° 32 de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan : MM. Baudis, rapporteur spécial ; le ministre des transports. — Retrait.

Amendement n° 33 de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan : M. Baudis, rapporteur spécial. — Retrait.

Adoption des crédits du titre III.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 3878).

PRESIDENCE DE M. EUGENE CLAUDIUS-PETIT,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur les projets de loi :

— d'une part, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement espagnol relative au service national des doubles nationaux, signée à Madrid le 9 avril 1969 ;

— d'autre part, relatif à l'application de certains traités internationaux, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la défense nationale et des forces armées et à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1970 (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 1970 (n° 822, 835).

DEPENSES MILITAIRES ET BUDGETS ANNEXES DES ESSENCES ET DES POUDRES (Suite.)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits militaires inscrits aux articles 27 et 28 et à l'état D, ainsi que des budgets annexes des essences et des poudres.

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, dix minutes ;
Commissions, quinze minutes ;

Groupes :

Union des démocrates pour la République, quarante-cinq minutes ;
Républicains indépendants, cinq minutes ;
Progrès et démocratie moderne, trente minutes ;
Isolés, cinq minutes.

Les groupes socialiste et communiste ont épuisé leur temps de parole.

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. Gerbaud.

M. François Gerbaud. Monsieur le ministre d'Etat, à travers les chiffres qui le définissent et au-delà des circonstances provisoires qui le resserrent, le budget dont nous débattons exprime des orientations claires et continues de notre conception de la défense nationale.

Aussi est-il normal que, tout de suite, nous vous assurions de notre adhésion et de notre totale conviction.

Mais cette conviction, il est important d'y faire adhérer tous les Français. Tel est, je crois, votre objectif ; tel est assurément le nôtre en un moment important de l'évolution du monde.

A une autre époque, en effet, dans la tourmente de certains périls plus ou moins bien évalués, on pouvait penser que la nation imposait une armée aux citoyens. Aujourd'hui, ce sont les citoyens qui participent à leur défense, par leur armée. Ils doivent en avoir, à notre sens, pleinement conscience.

Une telle conception requiert une loyale et efficace participation, et il est normal que chacun d'entre nous, quels que soient son âge et le niveau de ses responsabilités sociales, en soit parfaitement conscient et se sente associé aux différents aspects de notre politique de défense nationale.

En effet, une défense nationale — et vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre d'Etat — a besoin d'une double crédibilité.

Elle doit d'abord être crédible à l'extérieur pour y jouer pleinement son propre rôle, mais aussi à l'intérieur par la volonté de tous ceux qui y sont associés.

Il est clair que la période de paix actuelle peut permettre plus que jamais à l'armée de s'intégrer chaque jour davantage dans la nation qu'elle doit incarner.

La participation des citoyens à l'armée de la nation se fait et doit se faire sous de multiples aspects. Je n'en retiendrai que deux ce soir : l'aspect industriel et l'aspect social.

Le création d'un outil militaire comporte d'importantes « retombées » industrielles et technologiques. C'est donc déjà un stade important de la participation. Et il est normal, dans ces conditions, que la France se donne en particulier une industrie aéronautique apte à satisfaire tous ses besoins et toutes ses ambitions. C'est en ce sens que nous apprécions l'effort accompli pour doter la France d'une grande société nationale aérospatiale capable d'atteindre une taille européenne en regroupant, dans une activité plus rationnelle, la moitié ou presque des 100.000 personnes qui forment l'industrie aéronautique française.

Vous avez, à ce sujet et pas plus tard que le 7 novembre, donné toutes les explications nécessaires.

Une telle organisation ne peut, en effet, servir que les hommes et la technique à laquelle ils sont attachés. Les exigences techniques, la rapidité d'exécution des programmes nous imposent désormais de mettre fin à des dispersions, concevables il y a encore quelques années, mais devenues insupportables aujourd'hui, dans la mesure où nous ne pouvons plus nous offrir le luxe de construire des prototypes voués, en dépit de l'éclat de leurs performances, à n'être jamais que de simples prototypes.

Sans doute ne faut-il pas oublier que pour les cellules aéronautiques et les études à haute vitesse, nous possédons entre autres une avance technologique importante. Cependant, dans ce domaine de techniques de pointe, les avancées technologiques ne se mesurent pas en années, mais en mois. Aussi est-il très important que, faisant un acte permanent de foi en notre industrie aéronautique, nous la mettions à même, pour les besoins de notre équipement, de réaliser ce qu'elle possède de mieux, pour nous-mêmes et aussi pour les autres.

Je pense à des types d'avion tel le Breguet 941. Il résout, en particulier par ses performances d'atterrissage court, des problèmes pratiquement jamais résolus jusqu'à présent.

De nombreux pays étrangers s'y sont intéressés. Mais sans doute s'y intéresseront-ils davantage si la France, par son choix, leur donne la preuve éclatante de sa propre conviction.

Les mois qui vont venir vont nous permettre de mesurer avec précision l'évolution de la restructuration aéronautique. Nous y croyons beaucoup. Un effort de rationalisation et de modernisation sera sans doute nécessaire. Nous pensons, monsieur le ministre, qu'il devra se faire au profit des lieux privilégiés de l'aéronautique et disant cela, je ne songe pas seulement à Châteauroux, ma ville, où des solutions sont trouvées.

La participation, par l'industrie, par la recherche, à l'armée de la nation, ne suffit pas ; il faut une autre forme de participation. Le rôle social de l'officier, tel que le concevait Lyautey, nous conduit naturellement au rôle social de l'armée et, si j'ose dire, à son rôle civique.

Le service militaire, partie du service national, doit constituer, au-delà des tâches purement militaire qui le justifient, une véritable école de formation des hommes. Actuellement et sans doute plus que jamais, le service militaire projette pour la première fois de sa vie un homme jeune à l'échelon national. C'est pour certains un événement psychologique important et sans aucun doute le moment propice pour prendre conscience des valeurs fondamentales du civisme. Dès lors qu'il est au service militaire, l'homme cesse d'être un adolescent pour devenir un homme. Bien souvent son passage dans l'armée est l'occasion pour lui de franchir le seuil de sa vie sociale et professionnelle.

En ce sens, le service militaire, et il faut qu'il en soit ainsi, l'incite à méditer, à réfléchir et à préparer sa propre vie pour mieux l'affronter et ne pas la subir.

Il peut permettre aux hommes de s'améliorer. Et, en fait, améliorer les hommes sur tous les plans, c'est aussi améliorer la qualité du combattant.

Aujourd'hui, du fait que la scolarité a été portée jusqu'à seize ans, l'entrée dans la vie active de la plupart des jeunes hommes risque d'être reportée après le service militaire.

Par ailleurs, dans certains départements, chaque conseil de revision permet de constater que le nombre de jeunes sans formation, donc sans métier, peut atteindre jusqu'à 40 p. 100 du contingent.

Les besoins de notre économie sont considérables et l'inadaptation entre ces besoins et la formation professionnelle est grave. C'est pour la réduction de cet écart que l'armée peut jouer un rôle social important.

L'armée possède, grâce à ses centres de sélection, un outil d'orientation capable de satisfaire bien d'autres besoins que les besoins militaires.

L'ensemble des tests pratiqués, la disponibilité psychologique des garçons qui les subissent, permettent une bonne orientation. L'armée s'en sert pour elle. Pourquoi ne permettrait-elle pas à l'économie de s'en servir aussi ?

Puis-je formuler une suggestion ? Par un ou deux essais dans quelques départements, vous détermineriez si les centres de sélection peuvent, sans nuire à leur mission capitale, servir à mieux adapter et à mieux orienter les hommes.

Peut-être aussi serait-il possible d'imaginer, au-delà de l'effort de promotion sociale très important que fournit l'armée depuis 1963, qu'elle participe plus activement encore à la formation professionnelle des appelés, sans parler, naturellement, de celle des militaires sous contrat.

Pourquoi aussi, allant plus loin, ne pas imaginer que dans des cas extrêmes l'armée se substitue à certaines sections de formation professionnelle pour adultes aussi longtemps que celles-ci n'auront pas été créées ?

Je ne pense pas qu'il y ait une profonde incompatibilité entre la mission essentielle de l'armée et le rôle social qu'elle doit également jouer.

Ainsi, sans doute, l'armée serait-elle encore plus complètement ce que nous voulons tous qu'elle soit : l'armée de la nation. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

M. Paul Stehlin. Mesdames, messieurs, le vote du budget de la défense nationale nous pose, une fois encore cette année, un cas de conscience.

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

Ce n'est pas que tel ou tel d'entre nous mette en doute la nécessité de la défense. Représentants élus de nos circonscriptions et, par conséquent, interrogés par nos concitoyens sur l'usage que l'Etat fait des impôts qu'il prélève, nous avons le droit et le devoir de savoir si les crédits militaires qui sont soumis à notre approbation répondent bien à leur objet et si ce qu'ils permettent de produire et d'entretenir est utile ou non à la défense du pays.

Il y a défense quand il y a menace.

Dès lors, il s'agit de définir la menace, de connaître la manière dont elle s'exercerait ainsi que la nature et le volume de

moyens qui seraient mis en jeu par l'adversaire éventuel ; d'évaluer la nature et le volume des moyens jugés nécessaires de notre côté pour la neutraliser et, si besoin est, la défaire ; de définir enfin l'emploi de nos forces.

A cet effet, il faut, d'une façon continue, à partir d'une politique étrangère clairement définie et d'une idéologie hautement affirmée, faire plusieurs hypothèses, retenir celle d'entre elles qui, vraisemblable, est la plus défavorable, car la défense doit être totale et conçue pour le danger le plus grand. Elle n'est pas divisible, elle est complète ou elle n'est pas.

Jusqu'en 1939, le Gouvernement procédait, avec le commandement, à une estimation continue de la menace qu'il jugeait la plus grave. Le budget militaire était alors calculé en fonction des besoins de la défense.

Il convient d'ajouter qu'entre les deux guerres mondiales le Parlement n'a, à ma connaissance, jamais refusé de voter les crédits militaires jugés nécessaires à la sécurité du pays et dont le Gouvernement pouvait justifier la nécessité.

Cela ne signifie pas que notre politique étrangère fût en harmonie avec les moyens choisis par le commandement et avec notre stratégie. Car la défaite de juin 1940 est imputable à des erreurs de jugement beaucoup plus qu'à un manque de moyens. (*Mouvements divers sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Hervé Laudrin. Il ne faut pas exagérer !

M. Paul Stehlin. Mon cher collègue, j'ai quelque expérience de la chose.

M. Hervé Laudrin. Les autres aussi, hélas !

M. Paul Stehlin. Qu'il me soit permis de donner mon avis !

M. Jacques Cressard. A nous aussi !

M. Paul Stehlin. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Il n'y a plus de définition de la menace, il n'y a plus de justification du budget militaire à partir d'une estimation objective des besoins réels de la sécurité du pays.

D'année en année, depuis 1945, les crédits militaires sont fixés en fonction de l'ensemble des possibilités financières de la nation. Ils sont ensuite répartis, d'une manière quelque peu subjective, entre les différentes parties prenantes.

C'est ainsi que, s'agissant des forces classiques, l'armée de terre recevait, par tradition et sentiment, la part la plus importante. Les armées de l'air et de mer se partageaient le reste, au hasard des influences du moment.

M. Marcel Bousseau. C'est bien ce qui était triste.

M. Paul Stehlin. Aujourd'hui, l'armée de l'air vient en tête pour les crédits d'équipement, alors que l'armée de terre reste la partie prenante la plus importante pour les crédits concernant le personnel et l'entretien.

De toute manière, nos forces classiques, qu'elles soient terrestres, aériennes ou navales, sont peu nombreuses et en réduction continue. Vient ensuite l'armement nucléaire auquel est consacrée, sinon la majeure partie, du moins une proportion substantielle du budget militaire.

Il est assez difficile de savoir quel est très exactement le montant des crédits alloués à l'armement nucléaire, à sa production, à ses essais, à son environnement et aux moyens nécessaires pour le servir.

Depuis 1945, la France a pris conscience qu'elle ne pouvait plus assurer sa défense à l'aide de ses propres ressources. D'où le recours à l'alliance franco-britannique d'abord, par le traité de Dunkerque de 1947, à l'alliance à cinq ensuite, avec l'adjonction de la Belgique, de la Hollande et du Luxembourg par le traité de Bruxelles de 1948, à l'alliance atlantique enfin, par le traité de Washington de 1949.

On m'objectera que la France a bien conclu des alliances avant 1939. C'est certain. Mais ces associations représentaient pour elle un apport supplémentaire de forces à sa défense, jugée en soi déjà complète.

A partir de 1945, dans l'esprit de ceux qui les concluaient, nos alliances devaient être complémentaires et réunir un ensemble de forces jugées nécessaires et suffisantes. C'était notamment la raison d'être de l'alliance atlantique, de son commandement unique créé dès le temps de paix et de son organisation militaire.

Pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la sécurité du pays, la France dans les dix dernières années a choisi et pratiqué...

M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Vous n'avez pas le droit de dire cela, je vous le dis tout net !

M. Paul Stehlin. Pourquoi ?

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Parce que c'est un mensonge éhonté.

M. Franck Cazenave. Vous répondrez tout à l'heure, monsieur le ministre.

M. Paul Stehlin. Je n'admets pas que vous me parliez ainsi, monsieur le ministre.

Ecoutez au moins la suite de mon propos et vous comprendrez.

M. Hervé Laudrin. Vous êtes ici député, comme chacun d'entre nous, et non pas général !

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. En tout cas, s'il y a une chose que je souhaite, c'est que vous ne votiez pas ce budget ! (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Paul Stehlin. Vous n'avez pas d'ordre à me donner sur ce point, monsieur le ministre.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Ce n'était qu'un souhait.

M. Paul Stehlin. Pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la sécurité, disais-je, la France, au cours des dix dernières années, a choisi et pratiqué une politique dite « d'indépendance nationale » qui, sans écarter le principe de l'alliance, place cependant le pays hors de l'organisation de sécurité collective et conduit le Gouvernement à affirmer la validité de notre défense à partir des seuls moyens français.

Or, ces moyens — nous l'avons vu — sont définis subjectivement sur la base d'un budget militaire limité aux possibilités financières de la France.

En conséquence, depuis une dizaine d'années, le Gouvernement supplée à l'insuffisance évidente et notoire des moyens militaires par une doctrine de leur emploi qui a pris valeur de dogme. Celle-ci consiste à attribuer à notre défense, quels que soient les moyens dont elle dispose, une valeur absolue.

En d'autres termes, peu importe le budget présenté à nos suffrages. Cette doctrine miracle nous donne l'assurance que les forces armées, que le budget permet de réaliser et d'entretenir, garantissent la sécurité du pays, à condition, toutefois, d'être primordialement nucléaires.

M. Marcel Bousseau. Mais oui ! Nous sommes tous, sauf vous, des imbéciles !

M. Paul Stehlin. Dans un remarquable article, paru dans la *Revue de défense nationale*, l'actuel chef d'état-major des armées a fait toutes réserves sur cette doctrine. Il n'en reste pas moins vrai que le Gouvernement continue à se servir de celle-ci pour justifier le budget de défense.

J'avoue que je ne comprends pas très bien ceux qui prétendent...

M. Hervé Laudrin. Cela ne nous étonne pas !

M. Paul Stehlin. ...que la conception d'une défense fondée sur la dissuasion nucléaire nous dispense, pour nous assurer une défense complète, d'entretenir de gros bataillons, nous offre une sécurité totale, incomparablement plus puissante et moins coûteuse que celle d'autrefois, et nous permet d'avoir une politique d'indépendance nationale.

Outre qu'il s'agit d'une affirmation gratuite, voulons-nous vraiment, au nom de cette prétendue efficacité, de cette économie de moyens et de cette valeur d'indépendance nationale, encourager d'autre pays — ne seraient-ce que nos voisins — à en faire autant ?

Prenons le cas de l'Allemagne. Nous lui demandons, nous lui imposons de n'avoir que des forces classiques, en proportion des ressources qu'elle peut consacrer à sa défense.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. L'Allemagne a signé les accords de Paris.

M. Paul Stehlin. C'est d'accord, et nous le lui répétons. Vous le savez bien, monsieur le ministre.

Nous l'incitons en même temps à prendre ses distances par rapport à la puissance militaire des Etats-Unis, c'est-à-dire à suivre notre exemple en se retirant de l'O. T. A. N. Nous ne lui offrons pas pour autant — sans jeu de mots — le concours de notre force nucléaire, difficilement divisible il est vrai.

Nous réservons à la consommation intérieure la doctrine de seule valeur absolue d'une défense faite pour moitié de forces classiques, pour moitié de forces nucléaires.

Au cours de la discussion du budget de son ministère, M. le ministre des affaires étrangères m'a répondu : « L'armement nucléaire de l'Allemagne serait un obstacle insurmontable à la détente ».

Pour quiconque accepte ce point de vue, que je comprends parfaitement, il ne devrait y avoir pour l'Allemagne d'autre solution de défense que le maintien de son appartenance à l'O. T. A. N. Il est pourtant permis de se demander ce qu'elle devrait faire dans l'éventualité — qui n'a rien d'improbable — d'un retrait des forces américaines d'Europe.

Mais revenons à notre défense. Nous sommes aussi soucieux des nécessités de notre sécurité que convaincus de notre responsabilité de ne voter le budget militaire qu'à bon escient.

Si, de toute évidence, le Gouvernement a la même préoccupation, alors nous lui demandons instamment de commencer par le commencement et de nous dire quelle est son estimation de la menace et quelle est son évaluation des moyens nécessaires pour la conjurer.

La menace est inscrite chaque jour dans les événements. Pour la France, elle vient de l'Est, ainsi que l'occupation militaire de la Tchécoslovaquie par les forces militaires de l'Union soviétique l'a récemment confirmé; elle vient aussi du Sud, depuis le renforcement de la flotte soviétique en Méditerranée et le recours grandissant des pays arabes à l'U. R. S. S. nous confrontent à un péril nouveau. Je vous salue d'ailleurs, monsieur le ministre, d'en avoir parlé cet après-midi.

Que pouvons-nous donc faire? Dans l'état actuel des choses et dès lors que nous écartons une doctrine d'emploi qui à mon sens est mauvaise, il n'y a pas d'autre solution que celle d'adhérer à l'organisation de défense collective que nous offre notre appartenance à l'alliance atlantique.

A ce propos, j'ouvrirai une parenthèse pour évoquer la place occupée par les projets de l'O. T. A. N. dans le titre V du budget de la défense nationale.

Il serait grave que le souci de comprimer au maximum les dépenses de la défense nationale aboutisse à la suppression de tout crédit destiné à assurer la participation de la France à certains des programmes d'équipement intéressant les pays de l'O. T. A. N.

Il s'agit d'abord de la prolongation de programmes déjà lancés, le programme de couverture aérienne « Nadge » et le programme d'engins de défense sol-air « Hawk ».

Il s'agit ensuite de programmes nouveaux dont il serait regrettable que la France soit totalement absente, tels le réseau général de télécommunications ou le projet d'étude du milieu sous-marin, lié à la défense anti-sous-marine.

Ces projets correspondent à des impératifs militaires reconnus par tous. Les premiers ont été lancés et poursuivis par le Gouvernement, indépendamment des positions de politique générale prises à l'égard de l'O. T. A. N. Sur le plan industriel, leur mise en œuvre a permis à notre industrie, outre l'intérêt d'une charge précieuse pour le maintien de l'emploi dans les laboratoires et les usines, de s'assurer une place de premier plan dans le concert de la concurrence européenne.

Qui est plus, ces projets mettent en œuvre des techniques très avancées et contribuent ainsi, pour une large part, au maintien du niveau technique de nos chercheurs, ce qui est particulièrement important en période de compression des crédits destinés à la recherche.

Les sommes consacrées à ces projets présentent donc un triple intérêt: satisfaction de besoins militaires évidents, confirmation de notre industrie face à la concurrence étrangère, promotion de nos techniques.

La conjoncture ne permet sans doute pas de leur consacrer des sommes suffisantes. Tout au moins apparaît-il indispensable que soit maintenu un minimum de financement, pour éviter que ne soit rompue la continuité des opérations en cours de négociations et que, de ce fait, la France ne se trouve définitivement éliminée de ces projets.

J'en reviens à l'O. T. A. N. Pour les Etats-Unis, tout comme pour leurs partenaires européens — les procès-verbaux des réunions qui se sont tenues en 1949 à Washington en témoignent — l'organisation militaire atlantique ne devait être que provisoire. Elle devait permettre à l'Europe de se faire et de se défendre par elle-même. Elle continue à ne pas être satisfaisante à terme, parce qu'elle tend beaucoup trop à avoir recours aux Etats-Unis et à se satisfaire de leur protection, plutôt que de participer — pour l'Europe, avec l'Europe et par l'Europe — à une organisation durable de défense commune.

Notre défense ne peut, en effet, être ni indépendante et fondée sur un pari, ni dépendante d'une grande puissance dont la politique peut changer dans le sens d'une solidarité moindre avec l'Europe.

Aussi, demandons-nous au Gouvernement de relancer résolument une politique d'unité européenne. C'est à cette condition seulement et dans la mesure où cette politique permettra de réaliser la défense commune de l'Europe, que le vote des crédits militaires peut aujourd'hui se justifier.

En d'autres termes, il ne s'agit pas de voter pour une défense nationale que je crois impossible, mais de voter pour la contribution en forces classiques et nucléaires que la France prépare et apportera à la sécurité collective de l'Europe.

C'est dans cette perspective seulement que l'on peut justifier la position de la France en matière de défense, et plus spécialement dans le domaine nucléaire.

Si le Gouvernement prend l'engagement de faire déboucher l'effort militaire de notre pays sur l'organisation d'une défense européenne commune, nous ne serons pas de ceux qui réprouveront la force de frappe et demanderont la fin des essais nucléaires.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Je ne prends pas cet engagement.

M. Paul Stehlin. J'en étais convaincu.

Le développement des armes de destruction massive et la quasi-instantanéité de leur emploi n'ont rien changé en matière de défense à la validité des principes de rapport des forces et d'équilibre. Nous bénéficions, pour notre sécurité, de l'état d'équilibre qui existe entre les Etats-Unis et l'Union soviétique. Il n'en serait plus ainsi le jour où les Etats-Unis décideraient de se retirer d'Europe.

La défense est une nécessité permanente. Les hommes ne changent pas, leurs ambitions restent les mêmes. Pour ceux qui veulent la paix — c'est notre cas — seule la disposition de la puissance peut la maintenir. La pire des choses est de donner l'illusion d'en disposer. C'est ce que ferait la France si le Gouvernement continuait à affirmer que nous pouvons assurer nous-mêmes notre défense. Une telle doctrine, je le répète, n'est pas crédible.

Alors qu'elle était une grande puissance et qu'elle possédait les ressources humaines et matérielles d'un vaste empire, la France n'a pas été capable d'assurer seule sa propre défense jusqu'à l'effondrement de juin 1940. Et, aujourd'hui, puissance dite moyenne et réduite à l'hexagone, la France, sous prétexte qu'elle dispose d'un armement nucléaire — bien faible par rapport à ceux des Etats-Unis et de l'Union soviétique — serait dotée d'une puissance militaire nécessaire propre à asseoir sa politique d'indépendance?

Revenons aux réalités qui nous imposent des choix, certes désagréables dès lors qu'ils nous font dépendre d'autrui — comme, en Europe, autrui dépend de nous — mais nécessaires si nous voulons procurer à notre pays la sécurité capable d'assurer son avenir, l'avenir de tout ce qu'il entreprend dans l'ordre humain, culturel, social et économique.

Aujourd'hui devait commencer, une fois de plus sur proposition de la France, la conférence européenne au sommet. Souhaitons qu'au début de décembre, les chefs d'Etat et de gouvernement réunis à La Haye évoquent la défense commune de l'Europe et en décident la construction. Si vous pouviez, monsieur le ministre, nous en donner l'assurance, malgré ce que vous m'avez dit il y a un instant, nous n'éprouverions aucun regret à voter le budget de notre défense nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Elle ne serait plus nationale.

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

M. Gabriel Miossec. Monsieur le ministre, je souhaite que vous puissiez résoudre définitivement le problème du retard indiciaire des sous-officiers et officiers marins, qui a déjà reçu un commencement de solution depuis l'an dernier.

Je me permets de l'évoquer à nouveau après l'excellent exposé de notre collègue M. Bignon, car il revêt une grande importance pour les intéressés.

La commission instituée le 21 novembre 1966 pour examiner ce que fut la situation de cette catégorie de militaires depuis 1945 a conclu, au mois de mai 1968, à un retard indiciaire de 21 points. Le décret du 10 juin 1968 et les arrêtés du 12 août pris pour son application ont relevé de 5 points réels tous les indices de solde des militaires non officiers des armées de terre, de mer et de l'air.

Une nouvelle étape de rattrapage de 3 points réels, dont bénéficieront tous les sous-officiers et officiers marins, en activité ou en retraite, est prévue pour le 1^{er} janvier prochain.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, envisageait l'aménagement d'un plan de rattrapage par étapes, qui faciliterait la révision des retraites et permettrait la mise en paiement des arrrages de pensions sur la base des nouveaux indices, dès l'entrée en application des nouvelles étapes.

Les intéressés souhaiteraient que vous leur donniez des précisions et des assurances sur ce sujet, ainsi que sur le montant des rattrapages annuels, afin que soit comblé le plus rapidement possible l'écart qui existe depuis trop longtemps entre ces militaires, d'une part, et leur homologues civils de la fonction publique, d'autre part.

Le rattrapage annuel souhaité serait de 4 à 5 p. 100 à partir de 1971. J'espère que vous pourrez le leur promettre.

J'en terminerai en vous disant, monsieur le ministre, la satisfaction des milieux militaires à la suite de l'adoption par l'Assemblée nationale et le Sénat du projet de loi portant création du

Conseil supérieur de la fonction militaire, au sein duquel seront représentés les personnels en activité et les personnels en retraite. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Franck Cazenave. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, déterminer et arrêter le budget de la défense nationale, c'est, en fait, soit se donner les moyens d'imposer une politique, soit se donner les moyens de résister à toute agression, c'est-à-dire de rester libre. C'est, je crois, monsieur le ministre, ce que vous avez dit vous-même tout à l'heure.

La France — j'ai l'occasion de le souligner à peu près régulièrement tous les ans — n'a aucune ambition et ne cherche à imposer quoi que ce soit à qui que ce soit. Notre défense nationale n'a d'autre but que de défendre notre frontière, donc notre liberté.

Notre budget doit répondre à un souci de véritable protection et la force nationale stratégique a bien été conçue à cette fin.

Au-delà de cette force nationale stratégique, la loi de programme militaire prévue pour 1965-1970 s'était fixé cet objectif.

Au début de sa dernière année d'application, il appartient au Parlement de porter un jugement sur ce qui a été fait et sur le budget qui nous est soumis.

Faisons le point de la situation, d'abord.

Tous les rapporteurs l'ont reconnu, les objectifs qui avaient été fixés n'ont pas été atteints. Que ce soit pour l'armée conventionnelle où les équipements et la modernisation n'ont pas suivi, que ce soit pour la marine, où le programme n'a pu être réalisé, que ce soit pour les engins, partout on constate une insuffisance de crédits et un manque de moyens industriels. Notre retard est important.

C'est, je crois, ce que Mlle Danièle Breem a dit ce soir à la télévision, en chiffrant à 86 p. 100... (Exclamations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Marcel Bousseau. Mlle Breem n'a pas autorité en la matière !

M. Franck Cazenave. Mon cher collègue, elle est pourtant le porte-parole du Gouvernement.

M. Marcel Bousseau. Mais pour qui nous prenez-vous ?

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Cazenave ?

M. Franck Cazenave. Volontiers.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Il est certainement très flatteur et de bonne qualité de se référer aux commentaires d'un journaliste de la télévision pour juger de l'application de la loi de programme militaire. Mais permettez-moi de vous rappeler qu'il en a été abondamment parlé cet après-midi par les rapporteurs de la commission des finances comme par ceux de la commission de la défense nationale, et que c'est à peu près tout le contraire qui a été dit. En effet, les objectifs des premier et deuxième plans relatifs à la force nucléaire stratégique ont été réalisés dans des conditions très satisfaisantes et, à l'expiration des années 1975-1976, nous devrions normalement avoir quelques mois de retard seulement par rapport au programme qui avait été tracé dès 1960.

Il est vrai que, pour les autres armées, des retards considérables ont été enregistrés, mais en aucune façon vous ne pouvez dire qu'ils sont de 86 p. 100.

En outre, je me suis expliqué tout à l'heure assez clairement sur le fait qu'un certain nombre de programmes secondaires avaient été abandonnés à l'occasion de ce budget. Pour les programmes essentiels, tout avait été fait pour que l'essentiel soit sauvegardé, au prix d'un retard de six mois ou d'un an et d'un allongement des études.

Dès lors, je suis persuadé, monsieur Cazenave, que les termes que vous avez employés ont dépassé votre pensée, comme les paroles de Mlle Breem ont dû dépasser la sienne. La réalité est sensiblement différente et, dans la mesure où la force nucléaire stratégique a eu la priorité, cette priorité, pour l'essentiel, se trouve respectée. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Franck Cazenave. Monsieur le ministre, j'ai le tort d'être studieux. J'ai parcouru tous les rapports pour avis...

M. Marcel Bousseau. Cela ne prouve pas que vous les ayez compris !

M. Franck Cazenave. Je vous en prie, mon cher collègue.

J'ai aussi écouté tous les orateurs, à l'exception de M. le secrétaire d'Etat — et je m'en excuse auprès de lui — ayant été contraint de quitter l'hémicycle à ce moment-là. Mais il était question alors de la gendarmerie et non de la force stratégique.

J'ai cru comprendre que nous n'avions pas atteint le niveau fixé par la loi de programme pour le début de cette année. Que les chiffres vous donnent raison en fin d'année, j'en suis moins sûr que vous.

Monsieur le ministre, c'est le premier budget que vous ayez à défendre en votre qualité de ministre de la défense nationale. Cerles, vous avez été Premier ministre et vous avez été suffisamment mêlé à la vie des ministères de la V^e République pour être parfaitement au courant de cette situation. Il reste que s'il y a eu des retards, ils ne vous sont pas imputables.

Pour notre groupe et celles que soient les divergences minimes entre ses membres, mais quel groupe n'en connaît pas en son sein ? (Rires et mouvements divers.) Il est une idée fondamentale qui fait l'unanimité : notre pays doit disposer d'une armée solide ainsi que d'une gendarmerie pour défendre la politique intérieure et l'ordre.

Cela étant bien établi, nous pouvons n'être pas d'accord, en tant que citoyens français et représentants du peuple, sur l'emploi que vous faites des crédits.

En période de crise, nous accepterions peut-être un effort supplémentaire, mais cela ne veut pas dire qu'en période de paix — et nous estimons être en période de paix —

M. Hubert Germain, rapporteur spécial. Après il sera trop tard !

M. Franck Cazenave. ...nous soyons disposés à demander une amputation très importante de votre budget puisque, en tout état de cause, certaines mises en place sont nécessaires.

Nous pensons cependant être logiques en demandant que les engagements à souscrire soient à la portée de nos possibilités. Cette année, encore plus que l'année dernière, vos objectifs sont-ils à la mesure de vos moyens ?

Jouer les procureurs n'est pas dans mon caractère, mais j'avais espéré, avec mes collègues, qu'à « société nouvelle » correspondrait un changement que nous n'avons pas constaté dans les chapitres de votre budget.

Il n'est plus à démontrer — je l'ai encore fait l'année dernière — que malgré leur vaillance, les éléments de la force stratégique, trop peu nombreux, faute de moyens, seraient cloués au sol à la minute même où une nation déciderait de nous attaquer...

M. Michel de Bennetot, rapporteur pour avis. Quelle nation ?

M. Franck Cazenave. Certainement pas l'Etat monégasque, car il n'a jamais cherché querelle à la France.

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. Si !

M. Franck Cazenave. Les éléments de la force stratégique, disais-je, seraient cloués au sol à la minute même où une nation déciderait de nous attaquer, alors que, multipliés par une force européenne, ces éléments constitueraient une base susceptible de donner à réfléchir au plus belliqueux.

Il n'est pas à démontrer non plus que, par le fait même qu'elle serait attaquée par missiles et qu'elle ne disposerait que de sept minutes pour riposter, cette force serait aveugle. Seule, la loi du nombre pourrait lui donner un semblant d'efficacité.

Est-il besoin de rappeler que, lorsque la force nationale stratégique a été décidée, l'ennemi se situait à une distance telle qu'on pouvait l'atteindre sans ravitaillement en vol. Mais aujourd'hui pouvons-nous dire la même chose ? L'ennemi éventuel ne se situe-t-il pas beaucoup plus loin, cet ennemi qui, en un temps record et grâce à sa nombreuse population, a franchi bien des étapes dans l'effort atomique, alors que nos moyens ne nous permettent que de piétiner.

Nous avons mené ici une lutte de raison pour faire admettre la priorité en faveur des éléments tactiques. Il a fallu attendre le budget de 1968 pour que celle-ci, compte tenu de nos moyens, soit reconnue.

La défense tactique consiste, avec des moyens financiers raisonnables, à se doter d'un plus grand nombre d'éléments de combat ; mais c'est admettre évidemment l'idée de limiter la lutte aux éléments armés au lieu de porter la destruction à l'arrière de l'ennemi. La défense tactique nous permet de faire jouer, avec nos moyens, momentanément en tout cas, la loi du nombre.

Dans le domaine de l'aviation, nous avons, avec le Mirage IV, un avion qui a fait ses preuves et montré toutes ses possibilités. Les outillages en sont amortis et cet avion, simplifié, correspond à ce programme tactique. Pourquoi, au lieu de poursuivre sa réalisation, nous être lancés sur les projets F¹ et Jaguar, avec tout ce que cela représente au point de vue maintenance pour un nombre d'avions en formation qui, de toute façon, sera ridiculement bas ?

On peut mettre en cause les missions susceptibles d'être demandées au Mirage IV par comparaison avec celles du F¹ et du Jaguar. Mais quel intérêt peut-il y avoir à doter l'armée

française de ces deux derniers appareils à la fois ? Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous nous éclairiez à ce sujet.

M. Robert Wagner. Demandez cela aux ouvriers de Breguet !

M. Franck Cazenave. Veuillez m'excuser, mais les ouvriers de Breguet sont devenus les ouvriers de Dassault.

M. Robert Wagner. Ils veulent travailler, eux !

M. Franck Cazenave. Je n'ai d'ailleurs pas trouvé défini dans ce budget ce que coûtera ensuite à l'Etat chacun de ces avions. Ce qu'il y a de certain, c'est que, pour chaque type d'avion, il faut des spécialistes ayant reçu une formation particulière, et des outillages d'entretien différents qui ne se justifient que lorsque le nombre d'appareils en service est suffisant.

L'expérience des Vautour conçus en 1949 va se renouveler. Si je ne prétends pas que ce soit un mauvais avion, bien au contraire, je dois vous rappeler que, lorsqu'il est sorti, j'ai été étonné de constater que, faute de moyens de remplacement, le budget prévoyait encore pour eux un prolongement. Monsieur le ministre d'Etat, quel chef d'état-major peut prétendre compter sur eux en cas de conflit ?

Cela me rappelle une anecdote. En 1940, nous nous sommes battus avec des avions dont la vitesse était inférieure à l'entrée des tables de tir des engins anti-aériens de l'ennemi. Tout à l'heure, vous avez condamné, avec juste raison, la III^e République. Gardez-vous bien, monsieur le ministre d'Etat, de tomber dans les mêmes erreurs !

Ce n'est pas nouveau. J'ai toujours défendu à cette tribune la thèse de l'impasse, car nous ne pouvons nous offrir, seuls et en dehors d'une défense européenne, le luxe de suivre à la trace des pays aussi puissants que l'U. R. S. S. et les Etats-Unis, d'abord parce que nous n'avons pas l'argent nécessaire, ensuite parce que nos savants ne sont pas assez nombreux.

Nous avons voulu posséder une défense à base de missiles S. S. B. S. Nous avons prévu l'infrastructure pour les accueillir. Cette dépense a été faite, mais qu'est-il advenu des fusées ?

Il y a deux ans, j'appelais, en vain il est vrai, l'attention de votre prédécesseur sur les difficultés rencontrées pour aboutir à des résultats valables. Aujourd'hui, il n'est que de les constater pour se rendre à l'évidence. Les résultats peuvent être considérés comme bons mais ils sont insuffisants pour permettre d'ensiler avec sécurité ces missiles. Puis, d'ailleurs, contre qui leur portée — 2.500 kilomètres — permettrait-elle de les utiliser ?

C'est bien d'avoir ramené de trois à deux le nombre des batteries. Cela paraît raisonnable. Serons-nous prêts seulement à la fin de 1970 ?

Nous avions pourtant certains succès à notre actif que nous pouvions espérer apporter en cadeau de mariage lors de l'union européenne que nous souhaitons. La mise sur orbite du premier satellite Diamant, tout à l'honneur de ses inventeurs, nous laissait penser qu'une voie s'ouvrait devant nous, pleine de promesses.

Les mois ont passé. Les ingénieurs, las de ne plus avoir d'objectifs et déçus, se dirigent les uns après les autres vers d'autres activités. Si certains de nos collègues n'ont pas écouté ce soir Mlle Danièle Breem, peut-être ont-ils écouté l'interview des membres du commissariat à l'énergie atomique qui se sont plaints d'être privés de tels objectifs.

Le pays n'a pas intérêt à ce que se désagrège l'industrie de pointe que constitue l'industrie spatiale, pas plus qu'il n'a intérêt à ce que se désagrège l'industrie aéronautique.

Je veux bien croire que la fusion des sociétés Nord-Aviation et Sud-Aviation s'inspire de principes sains, mais c'est plus en fixant des objectifs à la mesure de nos moyens qu'en fusionnant des usines que l'on maintiendra une activité souhaitable dans ce domaine comme dans d'autres.

En dehors d'une Europe véritable, dans laquelle les engagements ne seront pas constamment remis en cause par les nations qui la composent, je ne crois pas aux constructions en commun qui n'apportent en fait aucun surcroît d'activité.

Je me demande comment on pourrait prétendre le contraire, alors qu'un avion comme le Jaguar verra le plus intéressant de sa fabrication, je veux dire le réacteur, sujet à remplacement, fourni par l'Angleterre, alors même qu'une réalisation française aurait pu être envisagée. Pourquoi l'Airbus sera-t-il doté d'un moteur anglais ou américain et d'un équipement anglais, alors que l'Angleterre refuse de l'utiliser et nous promet un concurrent direct avec le BAC 311 ?

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. C'est l'Europe !

M. Robert Wagner. C'est votre Europe !

M. Franck Cazenave. Le jour où il y aura une véritable Europe...

M. Robert Wagner. Laquelle ?

M. Marcel Bousseau. Vous n'êtes pas capables de la faire !

M. Franck Cazenave. L'Europe intégrée, avec un Parlement et des participants visant les mêmes buts.

M. Robert Wagner. Vous n'avez rien compris.

M. Franck Cazenave. C'est vous qui n'avez rien compris.

En tout cas, nous sommes en train de faire une Europe, l'Europe des pays avec laquelle on ne peut rien obtenir. L'Europe intégrée, au contraire, nous verrait jouer le jeu normal de la concurrence.

Nous avons, en France, la chance d'avoir des équipes de valeur, et l'avion Dassault à géométrie variable en est une nouvelle preuve. Cet avion fait l'admiration de tous les pays qui l'ont vu. Pourquoi rien n'est-il pratiquement prévu pour lui dans ce budget ? C'est pourtant le seul avion, en dehors de l'appareil à décollage vertical...

M. Marcel Bousseau. Il n'est pas européen celui-là, il est français.

M. Franck Cazenave. ... qui puisse s'envoler sur une piste relativement courte, de 300 mètres, et se poser « en campagne », ce qui veut dire que sa localisation devient extrêmement difficile et qu'il peut, seul, présenter un danger pour un ennemi éventuel.

Certes, il n'est pas dans mes intentions de demander l'arrêt des programmes en cours, mais puisque le problème de la défense est à longue échéance, pourquoi ne pas reviser aujourd'hui toutes nos conceptions ?

Que la loi-programme militaire telle qu'elle a été prévue en 1965, ne se réalise pas, il n'y a là rien d'étonnant ; nous n'avons ni l'argent ni l'équipement industriel pour la réaliser sans mettre en péril notre économie.

A la fin de 1970, 1.020 chars A. M. X. 30 seront financés. Or il n'y en aura que 500 en formation, mais avec quel armement et servis par qui ?

Sans partager pour autant toutes les idées du président de la commission de la défense nationale, je suis obligé de reconnaître que ce n'est pas avec les appels du contingent que l'on peut servir une arme moderne.

Je peux citer l'exemple d'un étudiant en droit dont on a fait un caporal mitrailleur et qui, à trois mois de sa libération, va être transformé « engin » dans une unité mécanisée. Dans un an, il aura tout oublié et sera inutilisable. Combien aura-t-il coûté au budget ?

Il est facile de mettre un nom sur un tableau d'effectif pour combler un vide, mais comment ne pas regretter de pareilles solutions. Il faut à l'armée des spécialistes qualifiés comme il en faut dans l'industrie ; il faut donc les payer pour qu'ils n'aient pas la tentation de chercher ailleurs des situations plus lucratives, monsieur Germain.

M. Hubert Germain, rapporteur spécial. Monsieur Cazenave, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Franck Cazenave. Je vous en prie.

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

M. Hubert Germain, rapporteur spécial. Puisque M. Cazenave me prend à partie, je me permets de lui répondre qu'il n'a sans doute jamais visité une unité blindée et ne s'est point fait expliquer de quelle façon elle était constituée ni comment étaient servis les A. M. X. 30, tant au niveau de la conduite de tir que de la conduite du char.

Il devrait se rendre au camp de Mourmelon où des unités d'élite se feraient un plaisir de le mettre au courant du fonctionnement des chars.

M. Franck Cazenave. Il y a, au sein de ces unités, des hommes du contingent.

M. Hubert Germain, rapporteur spécial. Oui, mais pas aux niveaux essentiels. C'est une erreur fondamentale que vous commettez là et vous trompez le Parlement.

M. Franck Cazenave. Je vous demande pardon, je m'inscris en faux contre une telle affirmation.

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. Monsieur le président, avec votre permission, puis-je faire une observation ?

M. Franck Cazenave. Non, avec la permission de l'orateur.

M. le président. En effet, monsieur Sanguinetti, je ne peux vous donner la parole qu'avec l'autorisation de l'orateur. Monsieur Cazenave, permettez-vous à M. Sanguinetti de vous interrompre ?

M. Franck Cazenave. L'orateur permet à M. le président de la commission de la défense nationale de l'interrompre. (Sourires.)

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

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. Monsieur Cazenave, je confirme ce qu'a dit M. Hubert Germain : les équipages des chars A. M. X. 30 sont composés de professionnels et d'engagés. Et c'est, malheureusement, tout le problème des hommes du contingent qui servent comme valets d'armes. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Franck Cazenave. Je vous donnerai des preuves et des noms à l'appui de ce que j'avance.

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. On nous emmènera visiter un régiment.

M. Franck Cazenave. Comment ne pas être inquiet devant l'évasion de pilotes remarquables qui attendent avec impatience la fin de leur engagement pour passer dans le civil et gagner trois ou quatre fois plus ? Et cela est vrai pour tous les spécialistes.

Il faudra bien qu'enfin la notion d'équivalence soit prise en considération car — l'exemple que je citais tout à l'heure le prouve — il est peut-être moins onéreux de payer cher des spécialistes qui demeurent que de former à longueur d'année des migrants dont l'efficacité est contestable. Je sais que le dégauchement possible, au bout de quinze ans, pose un problème qu'il faudra peut-être résoudre.

En résumé, que souhaitons-nous ?

Une armée de spécialistes de carrière servant un armement tactique poussé, disposant d'engins nucléaires, armement tactique terrestre et aérien ; une force stratégique maritime ou aérienne, dans le cadre d'une force européenne, et seulement dans ce cadre, puisque nous n'avons pas les moyens de nous en offrir une autre ; ne plus poursuivre un mythe, ne plus vouloir nous hausser au niveau des grandes puissances dotées d'un armement nucléaire, ne plus dépenser en expériences que celles-ci ont déjà accomplies depuis des années, des crédits qui seraient bien mieux utilisés à d'autres fins ; le maintien de la conscription pour une durée compatible avec les besoins de la nation pour sa défense en surface et, si ce n'est trop demander, l'utilisation des compétences.

Cela conduit naturellement à une intégration européenne, avec la participation financière de tous les pays européens, y compris l'Allemagne, à leur propre sécurité.

Nous espérons, monsieur le ministre, un changement d'orientation. Ce budget n'est que le prolongement de la politique menée depuis dix ans et que nous n'avons cessé de critiquer. Nous ne pensons pas que ce soit là une bonne direction.

Notre groupe, unanime à vouloir la défense de notre pays, s'il accepte de voter les crédits nécessaires au maintien de la liberté et de la paix, ne peut cependant, dans sa totalité, admettre l'utilisation de ceux que vous nous demandez d'approuver. Nous serons donc nombreux à ne pas adopter ce projet de budget. (Applaudissements sur certains bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Antoine Gissingner. Monsieur le ministre, quittant la haute stratégie et les grandes options, je me permettrai de vous parler d'un laboratoire militaire.

Il existe à Saint-Louis, dans le Haut-Rhin, un institut franco-allemand, l'I. S. L. Cet institut, qui fut tout d'abord placé sous administration française jusqu'en 1958, a été transformé, en application d'une convention franco-allemande du 31 mai 1958 mise en application le 22 juin 1959, en un établissement binational.

Cette transformation devait permettre de donner suite au désir d'une étroite coopération en ce qui concerne les recherches et études, tant scientifiques que techniques, dans le domaine de l'armement, et de renforcer ainsi la défense commune des deux pays signataires.

Les effectifs actuels de l'établissement s'élèvent à environ 450 unités en provenance des deux pays, dont 100 chercheurs.

L'activité de cet institut est diversifiée et s'exerce dans deux secteurs principaux : la balistique et l'aérodynamique.

Sur le plan économique, cet établissement contribue pour une grande part au maintien de l'activité économique de la région dite « des trois frontières » et participe, sur le plan européen, au resserrement des liens qui unissent les deux pays fondateurs.

Cependant, à maintes reprises, monsieur le ministre, les responsables de l'économie de notre région ont étudié et présenté un projet dont la réalisation permettrait à cet institut de se développer, en le dotant d'un laboratoire de recherche sur le vide. Une équipe scientifique franco-allemande a examiné les conditions d'une telle création.

Le gouvernement allemand serait favorable à une coordination de l'action des laboratoires existants plutôt qu'à la création d'un laboratoire international. Il envisagerait même,

en vue de cette coopération au sein d'un organisme mixte, un élargissement de la vocation de l'institut actuel de Saint-Louis, grâce à la possibilité qui serait donnée à celui-ci de réaliser des programmes de recherche de caractère civil, orientés vers la physique et vers les techniques du vide.

La réalisation de ce projet à Saint-Louis serait facilitée par l'existence de terrains et de locaux disponibles qui permettraient à l'I. S. L. de s'étendre, et aussi par l'utilisation des moyens déjà en place, c'est-à-dire de l'ordinateur de grande puissance de l'institut, des appareillages, de la bibliothèque richement dotée en ouvrages et, enfin, de l'équipe d'ingénieurs, de chercheurs, d'administrateurs des deux pays, connus pour leur compétence et pour la qualité des travaux qu'ils ont déjà fournis.

Aussi, ai-je l'honneur de vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir faire reprendre l'étude de ce projet, en vue d'obtenir un accord des deux pays sur le plan international.

Je vous demande également de soumettre au réexamen des commissions compétentes, lors de la préparation du VI^e Plan, cette proposition, qui intéresse les milieux industriels allemands et français.

Cette nouvelle création inciterait l'institut de Saint-Louis à développer les liaisons avec les responsables des deux économies.

Je me permets d'insister sur l'utilité de la réalisation de ce projet, car ce laboratoire, situé dans la ville de Saint-Louis, « porte de France », dans la région des « trois frontières », où s'affrontent trois économies — suisse, allemande et française — et qui constitue actuellement une zone de dépression, donnerait une nouvelle impulsion à l'économie régionale et permettrait de renforcer la collaboration des deux pays signataires, la France et l'Allemagne, sur le plan européen.

Je serais très heureux, monsieur le ministre, de pouvoir compter sur votre appui bienveillant, ainsi que sur celui des ministres intéressés. D'avance, je vous en remercie. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, je m'adresserai tout particulièrement à votre collaborateur, M. le secrétaire d'Etat chargé de la défense nationale, pour l'entretenir de simples problèmes catégoriels. Ainsi contribuerai-je, comme mon prédécesseur — du moins je l'espère — à calmer l'atmosphère un peu houleuse qui vient d'agiter cette Assemblée.

Je désire poser deux séries de questions, les unes intéressant la gendarmerie, les autres le sort des sous-officiers de l'armée.

Mes amis du groupe Progrès et démocratie moderne et moi-même tenons à nous faire les interprètes des retraités de la gendarmerie, dont le contentieux mérite une certaine attention.

Les retraités de la gendarmerie sont préoccupés par la situation des militaires dégauchés des cadres en vertu de l'article 7 de la loi du 5 avril 1946. Ces retraités se voient opposer l'article 16 de la loi du 20 septembre 1948, devenue l'article L. 25 du code des pensions. Certains d'entre eux ayant saisi le juge administratif, le Conseil d'Etat leur a donné satisfaction.

Ne serait-il pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de donner satisfaction à ceux des retraités qui n'ont pas saisi les tribunaux mais dont la situation est identique ?

D'autre part, la création d'un échelon exceptionnel, prévue par le décret du 9 juillet 1963, donne lieu à une discrimination regrettable entre les militaires et les gendarmes parvenus en fin de carrière.

Il serait équitable, selon nous, de supprimer cet échelon exceptionnel, tout en attribuant les indices qu'il comporte à tous les gendarmes réunissant les conditions d'ancienneté exigées.

En outre, conformément à la règle de parité police-gendarmerie, la majoration des indices attachés aux grades d'adjudant et de maréchal des logis chef serait souhaitable, car l'accès à ces grades, vous le savez, rend nécessaire l'obtention du diplôme d'officier de police judiciaire.

Autre question : ne serait-il pas possible d'attribuer aux veuves de retraités de la gendarmerie, au titre du capital décès, l'équivalent d'une année de pension, à l'instar de l'avantage qui est accordé aux veuves de militaires en activité ou de retraités exerçant une activité salariée ?

Les retraités se préoccupent également du sort des gendarmes en activité.

Tout en se réjouissant de la majoration de l'allocation de première mise d'habillement, ils étaient très soucieux de la stagnation de la prime accordée pour l'entretien et le renouvellement de l'habillement et de l'équipement.

Mais cet après-midi, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez annoncé l'augmentation de cette prime. Nous en prenons acte avec satisfaction, tout en vous faisant observer qu'elle ne nous paraît pas suffisante. Compte tenu de la hausse du coût de la vie, le montant de cette prime aurait dû être doublé.

Dans votre déclaration, vous avez exalté le loyalisme et la polyvalence de la gendarmerie nationale. Vous avez bien fait, car ce corps d'élite constitue l'une des plus solides et des plus efficaces structures de l'Etat. Je pense, à cet égard, à toutes les missions qui s'ajoutent au travail répressif, à la collaboration avec le service judiciaire, comme aux tâches de protection civile et de sécurité.

M. Voilquin, rapporteur spécial, a fort bien fait d'appeler votre attention sur l'insuffisance des effectifs de la gendarmerie départementale. Mes amis et moi-même insistons tout particulièrement sur ce point. Je crois d'ailleurs que vous avez convenu qu'il fallait accroître ces effectifs.

Après avoir traité de la situation des gendarmes, je voudrais maintenant, me tournant vers vous, monsieur le ministre, vous entretenir brièvement de la condition des sous-officiers des armées.

La plupart des rapporteurs ont rappelé que la majoration de trois points de leur solde au 1^{er} janvier 1970 ramènera à treize points le décalage avec les traitements homologues de la fonction publique. Ce décalage avait été évalué à vingt et un points en 1968.

Nous insistons pour qu'un calendrier de rattrapage soit établi le plus tôt possible.

M. Bignon, dans son rapport, a proposé un calendrier de rattrapage établi comme suit : 4 points en 1971, 4 en 1972, 5 en 1973. Nous souhaitons, monsieur le ministre, que cette proposition soit finalement retenue.

Le groupe Progrès et démocratie moderne sera attentif aux éléments que vous ne manquerez pas de nous fournir, je le souhaite, au sujet des gendarmes et des sous-officiers de l'armée.

J'en ai terminé avec les problèmes catégoriels.

Il y a quelques instants, il a été fait état de conceptions divergentes au sein du groupe Progrès et démocratie moderne. Comme moi-même, et je tiens à le proclamer du haut de cette tribune, d'autres députés de mon groupe voteront — je le dis sans arrière-pensée — le projet de budget de la défense nationale.

Selon moi, la défense de la France exige une prise de conscience totale. Il n'est pas exclu, bien entendu, qu'elle s'insère dans des alliances régionales, et c'est ce que je souhaite.

Mais il est non moins certain que tout ce qui contribue à diminuer son potentiel conduit à un affaiblissement de notre volonté. Personnellement, je m'inquiète surtout de l'absence de cette volonté.

Quel que soit le résultat, et bien que je ne sois pas un spécialiste des questions militaires, je me dois de souligner que nous, les politiques, devons travailler pour que notre pays ait au moins la volonté de se défendre. Car un grand peuple ne peut se maintenir, même dans le concert des nations, même associé à d'autres pays, que dans la mesure où il veut lui-même vraiment garantir son existence.

Voilà quel sera le sens de mon vote, non pas dans un esprit belliciste, bien entendu, mais dans un esprit résolu de défense de la paix. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Cornet.

M. Pierre Cornet. Cet après-midi, monsieur le ministre, vous avez rappelé les lignes directrices de votre action, lignes fort pertinentes, en particulier en ce qui concerne la garantie de notre indépendance nationale dans un monde en ébullition.

Cette garantie a comme corollaires, en particulier, la nécessité d'éviter, à l'intérieur, tout gaspillage des énergies humaines, et celle de développer la concertation, le dialogue entre les Français.

En terme de fantassin, votre base de départ — nous dirions, en terme plus moderne : votre rampe de lancement — est fort satisfaisante.

De son côté, M. le Président de la République souhaite que chacun reprenne goût à l'esprit de responsabilité.

Former des hommes, donc des responsables, pour une société française ouverte, implique une rapide insertion du service militaire dans l'économie générale.

Mais des évolutions, des transformations en grande partie inéluctables ne freinent-elles pas l'intégration de l'armée dans la nation ?

Sans doute, comme l'a souligné fort judicieusement M. Palewski, un service militaire universel court doit-il permettre à la jeunesse de participer à sa propre promotion, à son éducation, à son instruction, à la protection de la population, au développement du pays, aussi bien qu'à l'aide au tiers monde.

Je sais que vous partagez ce vœu, monsieur le ministre, à la condition formelle que ce service militaire universel court contribue à affermir notre système de défense, et non à l'affaiblir, notamment en ce qui concerne la défense opérationnelle du territoire.

Mais, de plus en plus, les cadres de métier et les spécialistes militaires forment un corps à part.

On peut alors redouter un hiatus entre l'armée et le pays, d'autant qu'une longue et heureuse période de paix accuse

psychologiquement l'inertie apparente d'un immense potentiel humain qui peut sembler n'être pas utilisé à plein.

Toute coupure entre l'armée et la nation serait néfaste. La novation vers une armée moderne risque d'y conduire automatiquement, alors qu'il faut perpétuellement rechercher l'osmose.

Activités militaires et activités civiles ne devraient plus être séparées dans l'esprit des citoyens. La meilleure instruction civique consiste à tendre vers la nation armée, en réalisant non la confusion mais la complémentarité des besoins civils et des impératifs militaires.

Il faut donc multiplier les antidotes.

Ici interviennent les options civiles de cette armée française qui tiendra de la tradition jacobine, autant que des nécessités techniques de notre temps, son caractère d'armée populaire, au sens littéral du terme.

Déjà, il est assez régulièrement fait appel à l'armée dans des circonstances exceptionnelles : il est banal de rappeler son intervention pour renforcer des équipes de déblaiement en cas d'accident ou de circonstances atmosphériques défavorables, pour compléter des équipes de sauvetage.

Dans cet ordre d'idées, se situe l'utilisation de l'armée pour améliorer les services médicaux fonctionnant sur les autoroutes et les voies express, utilisation récente, tandis que la mise à la disposition des vigneronnes d'une partie du contingent est une pratique déjà ancienne.

En dépit des progrès qui ont été réalisés, l'opinion publique, surtout en milieu rural, demeure dans une large mesure persuadée que les appelés perdent, sous les drapeaux, une partie de leur temps. Ce point de vue n'est malheureusement pas toujours contredit, malgré la présélection.

Sous des formes diverses, la coopération représente un pont heureusement jeté entre la vie militaire et la vie civile.

Quand on parcourt certaines routes des Alpes et lorsqu'on franchit les cols de montagne, on découvre des monuments — au col de Vars, par exemple — élevés à la gloire des unités alpines qui ont construit de grandes pénétrantes. Rien de nouveau sous le soleil : l'armée romaine n'a pas seulement conquis la Gaule ; elle a réalisé ce que nous appellerions aujourd'hui des équipements collectifs, tels que routes et adductions d'eau.

L'exercice de cette activité est ancien et il convient à l'armée. Il cadrait même parfaitement avec ses possibilités quand le terrassement était plus manuel que mécanique.

Dans la perspective de la contribution de l'armée à la réalisation de travaux collectifs, voie dans laquelle il convient de s'orienter, deux aspects peuvent être distingués.

En premier lieu, l'armée pourrait participer aux travaux sur lesquels des administrations traditionnelles — ponts et chaussées, génie rural — exercent habituellement leur tutelle. A cet égard, il pourrait être utile et probablement fructueux de s'inspirer de certaines expériences de chantiers internationaux qui mettent des équipes de jeunes travailleurs à la disposition des collectivités locales pour améliorer routes, chemins et réseaux d'adduction d'eau. Leurs tâches ont parfois un caractère fort noble, et je pense aux équipes qui sont prêtées au ministère des affaires culturelles pour participer à des travaux sur des chantiers de fouilles.

Un deuxième aspect concerne des travaux moins habituels, par exemple la liquidation de trop nombreux cimetières de voitures qui enlaidissent les plus beaux paysages de France et qui constituent un gaspillage de ferraille.

Par exemple, également, l'armée pourrait aider à la destruction de ruines sur certaines exploitations agricoles. L'armée a déjà, dans des départements du Sud-Ouest, participé à la démolition de bâtiments ruraux trop vétustes pour mériter des réparations.

La collaboration de l'armée et des collectivités locales peut avoir un champ d'application si vaste que je ne peux ici en dresser le panorama complet. Cette collaboration suppose un partage des charges : une répartition distinguant les frais de personnel en tout ou partie supportés par l'armée et les dépenses de matériel, supportées par les collectivités locales, pourrait faire l'objet de conventions-cadres.

Monsieur le ministre, je souhaite que ces suggestions pratiques soient accueillies non comme des vœux, mais comme une des meilleures occasions de mettre en pratique l'esprit de participation aux racines mêmes de la vie française quotidienne que représente l'activité communale. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Maurice Plantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les quatre minutes que mon groupe a bien voulu m'impairtir ne me permettront pas d'aborder de graves problèmes de défense nationale.

Je voudrais toutefois, monsieur le ministre, appeler votre attention sur un problème que certains considèrent comme mineur,

mais qui a son importance, car il suscite des remous — je dirai même une émotion — dans l'armée.

Depuis toujours, les officiers issus des grandes écoles ou brevetés de l'état-major ont eu un avancement plus rapide que leurs collègues.

Or, ceux de ma génération qui avaient vingt ans en 1940, ont, après une défaite effroyable, rejoint comme ils ont pu le général de Gaulle, les forces françaises libres en Angleterre, en Afrique, ou dans la résistance intérieure. Ils se sont battus de leur mieux. Certains d'entre eux sont devenus officiers et sont restés dans l'armée, sans être passés par une grande école.

Ils ont continué tout naturellement à se battre sur les théâtres d'opérations extérieures, en Indochine, en Afrique. Leur avancement n'étant pas aussi rapide que celui de leurs collègues, l'un de vos prédécesseurs, de la IV^e République, monsieur le ministre — je ne me souviens pas de la date, mais j'étais déjà parlementaire à l'époque — avait prévu en leur faveur une prime forfaitaire pour titres de guerre, qui est d'ailleurs toujours en vigueur et qui est de l'ordre de 80 francs par mois.

Or deux décrets, de 1964 et 1968, ont introduit une notion nouvelle, la qualification, en vertu de laquelle est accordé aux officiers en cause un supplément de solde important non plus forfaitaire, mais proportionnel, de l'ordre de 20 p. 100.

Mais, malheureusement, les titres de guerre n'entrent pas en ligne de compte dans la détermination de cette qualification, d'où il résulte que les officiers qui ont su se battre, bien se battre, et accumuler les actions d'éclat n'ont pas droit à cette qualification, sauf dans un cas que je connais bien — et c'est ce qui me paraît le plus curieux — celui du service de santé.

Il semblerait *a priori* qu'un médecin, dont le rôle essentiel n'est pas de se battre, puisse obtenir sa qualification uniquement sur justification de titres scientifiques. Il arrive, bien sûr, que des médecins — les hasards de la guerre sont si grands — puisse acquérir quelques titres de guerre. Or votre administration, monsieur le ministre, a prévu la prise en compte des titres de guerre mais pour la qualification des officiers du service de santé. En revanche, on refuse la prise en considération de ces titres de guerre pour la qualification des officiers de troupe dont le rôle essentiel, me semble-t-il, est de se battre. Il y a là quelque chose qui ne me paraît pas très cartésien.

Je ne déposerai pas d'amendement à ce sujet, mais je souhaite, monsieur le ministre, que vous vouliez bien faire étudier cette question et peut-être, dans une loi rectificative, y apporter une solution.

Un deuxième point que je voudrais souligner rejoint celui-là. Pour les sous-officiers, a été créée une échelle 4 à laquelle ils accèdent lorsqu'ils sont titulaires d'un brevet supérieur. C'est parfaitement normal pour ceux qui sont actuellement en activité. Mais ceux qui ont pris leur retraite à l'échelon le plus haut de leur grade et qui avaient pu accumuler des titres de guerre certains et sérieux se trouvent désavantagés.

Il me semble que vous devriez pouvoir leur accorder l'accès à cette échelle 4 pour titres de guerre, ainsi que l'a d'ailleurs réclamé à plusieurs reprises mon collègue M. Bignon, ici présent.

Je suis certain que, si vous vouliez bien tenir compte de ces suggestions, vous améliorerez le climat actuel dans l'armée. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

M. Raymond Bousquet. Mesdames, messieurs, M. le ministre a déclaré cet après-midi que notre politique militaire se fondeait sur cinq principes : la paix, l'indépendance, la capacité de défense, l'armée nationale et l'effort industriel.

Et M. Debré nous a prouvé que, sur chacun de ces points, le gouvernement français avait traduit dans les faits ce qu'ils représentaient. Mais il a ajouté : le budget de cette année, plus encore que celui de l'année dernière, est un budget conjoncturel.

En effet, nous réduisons nos dépenses militaires de façon importante. Le ministre a dit que ce budget était le plus modeste que la France ait connu depuis cent ans. En effet, il n'atteint plus que 17,6 p. 100 de l'ensemble du budget de l'Etat.

En 1969, et par rapport à 1960, le budget militaire représente en effet 3,4 p. 100 du produit national brut au lieu de 5,6 p. 100 — c'est là une diminution appréciable — 17,9 p. 100 du budget général au lieu de 28,5 p. 100. Les effectifs sont tombés à 575.000 hommes au lieu de 1.100.000 soit 45 p. 100 de diminution.

Alors que le budget militaire français représente 4 p. 100 de la production globale de notre pays, le pourcentage des Etats-Unis atteint 9 p. 100, celui de la Grande-Bretagne plus de 5 p. 100, et M. le ministre a eu raison de le souligner. En Suède, le pourcentage est supérieur au nôtre : 4,2 p. 100, tandis qu'il est de 4,01 p. 100 en République fédérale d'Allemagne.

Bien que nous soyons dans une période de budget conjoncturel nous sommes passés, au cours de la dernière décennie,

de plus en plus d'une armée d'effectifs à une armée de techniciens et de matériels, ce qui est très important. En effet, les crédits du titre V sont égaux à ceux du titre III, à quelques différences près, d'ailleurs très faibles.

Notre effort sur les matériels est récompensé et M. Palewski l'a souligné. La valeur de nos matériels est reconnue partout, puisque nos ventes à l'étranger dépassent 2.700 millions de francs, alors que nos besoins propres sont de 3.900 millions de francs, c'est-à-dire que le chiffre de nos exportations atteint le tiers de notre production pour besoins militaires français.

M. Jean Montalat. Et l'embargo ?

M. Raymond Bousquet. Nous devons — et c'est certainement l'intention de M. le ministre — faire le moins d'économies possible sur le titre V — Investissements rentables — pour éviter le sous-équipement de nos armées en effritant les objectifs de la dernière loi de programme et la dispersion, que nous déplorons, de techniciens de très grande valeur spécialisés dans les fusées balistiques, les essais atomiques, l'électronique et les techniques de pointe.

L'idée directrice de la troisième loi de programme sera — j'en suis sûr, et le ministre nous l'a indiqué — d'augmenter les dotations du titre V.

Pour le titre III nous constatons des économies ; cependant l'effectif des forces n'est pas touché, ce qui est l'essentiel.

Les trois volets de notre défense ont été longuement commentés cet après-midi, notamment par M. le ministre et M. Sanguinetti. J'approuve entièrement leurs conclusions.

Certains faits évidents doivent être rappelés, car ils ont été contestés tout à l'heure.

Tout d'abord, la force de dissuasion proprement dite, avec ses trois volets, ne représente qu'une dépense de 5 milliards de francs cette année, chiffre très faible. (Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

M. Jean Montalat. Oh !

M. Raymond Bousquet. C'est en effet une dépense très réduite, j'insiste sur ce point.

Que représente la force stratégique atomique à l'heure actuelle ? La première génération — les Mirage IV porteurs de bombes A de 60 kilotonnes — trois ou quatre fois la bombe d'Hiroshima — dispose par avion d'une bombe de 60 kilotonnes.

Soixante-deux Mirage IV sont actuellement en escadre. Leur rayon d'action est prolongé par l'adjonction de douze avions ravitailleurs KC 135 F achetés aux Etats-Unis, ce qui nous donne les moyens de larguer sur l'adversaire éventuel 2.500 kilotonnes de projectiles atomiques, alors qu'à Hiroshima, la bombe américaine, qui a fait le nombre de victimes que vous savez, ne représentait que 20 kilotonnes !

Lorsque la valeur stratégique de nos appareils Mirage IV aura diminué, nous les transformerons, à partir de 1975 probablement, en avions atomiques tactiques, facteur extrêmement important sur le plan de ce type d'armement nucléaire, qui doit assister la force stratégique au niveau du champ de bataille.

M. Jean Montalat. On ne nous l'avait pas dit !

M. Raymond Bousquet. Les fusées prendront le relais des avions lorsque ceux-ci auront abandonné leur rôle stratégique pour se borner à une fonction tactique. Nous disposerons d'abord de 18 fusées SSBS installées sous silos, fortement protégées et dispersées en haute Provence sous les montagnes : deux unités de tir de neuf engins chacune. Ces dix-huit engins pourront atteindre 2.250 kilonètres, facteur décisif pour la défense du territoire national.

En 1972, nous aurons sans doute 27 fusées SSBS opérationnelles avec, dans un premier temps, 150 kilotonnes par ogive. Nous atteindrons vers la fin de la troisième loi de programme la puissance de la mégatonne.

La troisième génération est celle des M.S.B.S. Nous avons déjà un bâtiment de 8.500 tonnes avec seize fusées équipées de têtes nucléaires, le Redoutable qui sera opérationnel à l'été 1971. Ce sous-marin sera suivi par le Terrible en service en mars 1972. Le troisième, le Foudroyant, sera sur cale début 1970 et en service actif en avril 1974.

Le quatrième sous-marin nucléaire lance-engins sera mis au point ultérieurement, à une date qui n'est pas encore fixée mais que je situerai à la fin du troisième plan. Vers 1980, nous disposerons d'un ensemble de moyens de troisième génération M.S.B.S. représenté par quatre sous-marins nucléaires lance-engins.

Notre puissance de feu sera mise en œuvre par soixante-quatre fusées thermonucléaires, d'abord d'une demi-mégatonne puis d'une mégatonne. Pour l'environnement de nos quatre sous-marins lance-engins un ou deux submersibles atomiques de chasse devront être construits d'ici 1975. C'est là un point indispensable car, je vous le rappelle, la Grande-Bretagne possède déjà quatre sous-marins lance-engins et sept sous-marins nucléaires de chasse. Cependant, elle dépend entièrement de

Etats-Unis, vous le savez, pour la fourniture des ogives, ce qui lui enlève la plus grande partie de sa liberté de manœuvre en matière nucléaire navale.

En 1968, nous avons mis à feu — chacun le sait — le premier engin thermonucléaire français sur l'atoll de Fangataufa, ceci avec plein succès, puisque la puissance de celui-ci était supérieure à deux mégatonnes.

L'objectif à atteindre pour la France est d'obtenir dans la prochaine décennie — 1970-1980 — une puissance atomique qui pourrait être de l'ordre, sous toutes réserves, de cinquante mégatonnes, soit environ 2.500 fois le potentiel de destruction de la bombe d'Hiroshima. Vous savez quelles conséquences pourrait entraîner cette puissance de destruction : trente millions de morts et une destruction massive sur 250.000 kilomètres carrés !

M. Jean Montalat. Bravo !

M. Raymond Bousquet. Cette risposte mégatonnique impressionnante nous la mettons au point non pas pour faire la guerre mais pour l'empêcher même pour les sceptiques. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

En effet, nous ne constituons notre force nucléaire que dans le dessein de prévenir un conflit de grande envergure. Notre puissance de feu thermonucléaire comportera, pour l'adversaire éventuel, un risque infiniment supérieur à l'enjeu que représente notre pays. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

On a indiqué que les Américains et les Soviétiques disposaient d'une force respective de 100.000 et de 50.000 mégatonnes. C'est parfaitement exact. Mais la France vaut-elle pour les stratégies soviétiques une diminution de la puissance russe équivalente à 30 millions de morts et à d'immenses destructions matérielles alors que, dans l'hypothèse de leur neutralité, les Etats-Unis et la réserve de force thermonucléaire qu'ils représentent demeureraient intacts ? Il y aurait dans cette hypothèse création d'un déséquilibre ruineux pour l'U.R.S.S. Celle-ci ne s'y risquera jamais. Il demeure la possibilité de l'intervention atomique américaine — c'est aussi pour Moscou un facteur considérable d'incertitude. Si Washington intervient alors, c'est le risque, pour le Kremlin, d'une destruction complète de la puissance soviétique.

Il ne faut jamais oublier en matière nucléaire, comme M. Krouchtchev l'a justement dit, l'importance du facteur « incertitude ».

Peu importe que la France possède une force nucléaire très inférieure à celle des deux super-grands. Il suffit que notre pays dispose de cette force pour décourager tout agresseur. Les risques seraient pour lui trop grands et le gain inexistant. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.*) En effet, la France et peut-être l'Europe occidentale seraient un champ de ruines, à l'atmosphère infecte et d'où toute vie aurait disparu.

Après ces quelques considérations stratégiques, il reste un dernier problème, monsieur le ministre d'Etat. C'est, à côté des cinq divisions de manœuvre « avertisseur d'incendie », avant le déclenchement du feu nucléaire, le problème de l'organisation de la défense opérationnelle du territoire. Cette défense me paraît capitale et exige 350.000 hommes. En effet une guerre atomique semble exclue du fait de l'équilibre de la terreur entre les deux grands et de l'existence de notre propre force nucléaire. Or à l'heure présente, le risque de guerre subversive demeure. Je crois que votre intention est dans la troisième loi de programme militaire, d'organiser sérieusement la D.O.T. Vous vous proposez déjà de renforcer de dix-huit escadrons la puissance de la gendarmerie. Vous avez parfaitement raison. Les événements de mai 1968 ont prouvé la nécessité de l'organisation d'un système militaire opérationnel dont la gendarmerie serait l'un des éléments et qui associerait directement toute notre population à la défense nationale. De son côté, la force de dissuasion serait composée d'un personnel de savants et de techniciens et les forces de manœuvre d'éléments militaires disposant de contrats à long terme.

Mon intervention vient à l'appui de la thèse française qui n'a jamais changé. En dépit de ce qu'ont dit certains collègues, notre concept de riposte atomique massive sur le territoire ennemi aussitôt que la menace adverse sera vraiment constatée avec le caractère d'une offensive redoutable contre notre pays, demeure le seul moyen pour la France de dissuader efficacement toute possibilité d'une attaque d'envergure. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Jean Montalat. La thèse a été très bien exposée.

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

M. Jacques Hébert. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne

me hasarderai pas dans la haute stratégie. Je me contenterai de voler en rase motte et, bien entendu, au bord de l'eau.

Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur un certain nombre de problèmes concernant les personnels des arsenaux.

Le premier est une vieille affaire, c'est celle des ex-immatriculés de la marine. Ces personnels se trouvent actuellement classés à l'échelle 3 et perçoivent une retraite très inférieure à celle de gens qu'ils ont encadrés.

Pourtant, ces ex-immatriculés avaient tous été formés dans des écoles professionnelles de la marine où ils avaient reçu une formation excellente. Ils ont constitué les premiers équipages des navires de surface et des sous-marins. Ils ont tenu des postes souvent extrêmement délicats sur ces bâtiments lorsque ceux-ci faisaient leurs essais de vitesse, d'endurance, de tirs en plongée.

Etant donné les responsabilités qu'ils ont assumées et la compétence dont ils ont fait preuve au cours de leur carrière, ils ont droit, je crois, à la reconnaissance de l'Etat et à celle du ministre des armées.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, comme chaque année je l'ai demandé à vos prédécesseurs, l'attribution de l'échelle 4 à ces personnels. Cette mesure, compte tenu du nombre de bénéficiaires n'aura aucune répercussion budgétaire. Je voudrais vous entretenir ensuite des chefs d'équipe des arsenaux de la marine.

Depuis des années, ces personnels réclament l'institution d'un bordereau particulier dans lequel ils voient d'ailleurs davantage un aspect moral qu'un bénéfice pécuniaire. L'autorité des chefs d'équipe sur des ouvriers qu'ils encadrent serait renforcée du fait qu'ils ne se sentiraient nullement obligés de se solidariser avec leurs subordonnés dans leurs revendications ou lors des mouvements relatifs à des questions de salaires et qu'ils ne risqueraient plus de frictions avec eux à l'occasion des nominations « hors catégorie » par exemple.

Un bordereau de salaire identique est en usage dans la métallurgie privée et nationalisée, ce qui est une source d'émulation.

Les chefs d'équipe représentent l'élite du personnel ouvrier dans les arsenaux. Je vous serais reconnaissant s'il vous était possible de leur donner satisfaction.

Ma troisième question concerne les techniciens d'études et de fabrication de la direction des constructions et armes navales.

La situation de ces personnels, en particulier des chefs de travaux, ne cesse de se dégrader par rapport à celle des autres personnels de la direction centrale des constructions et armes navales. C'est ainsi que les avancements d'échelon dont ils bénéficient sont sans incidence sur leur solde, leurs salaires étant souvent inférieurs à ceux des personnels qu'ils encadrent. Cette anomalie persiste et même s'aggrave au niveau de la pension de retraite, l'indemnité compensatoire allouée aux chefs de travaux n'étant pas prise en compte pour le calcul de cette pension.

Des commissions avaient été réunies par votre prédécesseur en vue de définir les modifications à apporter au statut du corps des techniciens d'études et de fabrication.

Les conclusions, faute d'avoir été retenues par le ministère de l'économie et des finances et par le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique, n'ont pas été suivies d'effet.

J'aimerais donc savoir, monsieur le ministre, dans quel délai et dans quelle mesure vous comptez donner satisfaction aux intéressés.

Défendez-vous les positions prises par votre prédécesseur en ce qui concerne les mesures d'aménagement de ce statut, notamment la grille indiciaire et la pyramide des âges ?

Enfin, j'étais intervenu, au cours de l'été dernier, en faveur des pyrotechniciens des forces armées, à qui votre prédécesseur avait promis le rétablissement du paiement de brevet de pyrotechnicien. M. Fanton, secrétaire d'Etat, a eu l'obligeance de me répondre, par lettre en date du 13 octobre 1969, que cette question figurait à l'ordre du jour d'une commission qui avait pour mission d'examiner l'ensemble des problèmes touchant à la nomenclature des professions ouvrières et aux différents régimes indemnitaires et que, « les mesures à prendre devant, bien entendu, entraîner de longs pourparlers avec le département des finances, les délais risquaient d'être assez longs avant qu'une décision puisse être prise dans cette affaire ».

Monsieur le ministre, si des réponses similaires pouvaient autrefois donner bonne conscience aux élus qui les recevaient, elles n'ont plus tout à fait cours aujourd'hui et, personnellement, je ne saurais m'en contenter.

Le problème des ex-assimilés est posé depuis 1958, celui des chefs d'équipe depuis 1957, celui des techniciens d'étude et de fabrication depuis 1953, celui des pyrotechniciens depuis 1967. Je souhaite que, rompant avec une tradition d'atermoiements prolongés qui n'est plus de mise aujourd'hui, vous donniez des instructions pour qu'il soit mis fin à des situations similaires qui irritent et blessent inutilement, au plus profond d'eux-mêmes,

des personnels qui, dans leur ensemble, vous sont tout dévoués et mettent leur point d'honneur à diriger humainement ceux dont ils ont la charge, faisant abstraction depuis des années du problème de leur rémunération.

Cela m'amène à parler de l'immense potentiel de nos arsenaux. Potentiel industriel d'abord : l'Etat possède un équipement industriel dont les surfaces couvertes sont considérables, dont le parc de machines-outils est des plus modernes, réparti un peu partout dans le pays et permettant de participer de façon intense à de très nombreuses fournitures.

Dans cette période où l'on constate, d'une part, une surchauffe et l'impossibilité pour l'industrie privée de faire face à des commandes considérables dues à la progression de la consommation tant publique que privée, et, d'autre part, une réduction des crédits du ministère de la défense nationale, ne pensez-vous pas que nos établissements qui, dans la métropole ou outre-mer, comme à Dakar et Diego-Suarez, ont fait souvent preuve de leur capacité d'adaptation technologique, ne pensez-vous pas, dis-je, que ces établissements pourraient se voir confier des fabrications non militaires, ce qui aurait l'avantage de maintenir leur potentiel industriel ?

Potentiel humain aussi. Vous savez la qualité, la compétence technique des personnels de l'armement. Pour entrer comme apprenti dans les arsenaux de la marine, il faut en savoir bien plus que pour passer le baccalauréat technique.

Or ces personnels, à tous les niveaux, se plaignent d'être mal ou insuffisamment employés et d'avoir à exécuter des tâches très inférieures à celles dont ils se sentent capables.

Je pense, en outre, que la création d'un secteur de fabrications industrielles civiles à l'intérieur de vos établissements serait bénéfique pour la nation en créant une émulation permanente qui pourrait, dans bien des domaines, être un aiguillon pour l'entreprise privée.

Il est une dernière question dont je voudrais vous entretenir, mais non quant au fond, car sur le fond nous ne sommes pas d'accord — à moins que vous n'ayez changé de position ! Il s'agit de l'embargo des armes à destination du Moyen-Orient.

Nous avions estimé, l'année dernière — et le rapporteur de la commission l'a confirmé aujourd'hui — que l'embargo représentait environ un milliard de francs de travail en moins chaque année, soit près d'un an de travail pour 50.000 ouvriers. Et tout cela au nom d'une exemplarité qui a eu pour conséquence de livrer à nos concurrents directs des marchés qui étaient essentiels pour entraîner notre industrie d'armement ! Les Etats-Unis ne nous ont pas suivis et livrent leur Phantom ; les Russes livrent leur Mig ; la commission de la défense nationale, au cours d'un voyage en Angleterre, a pu voir de ces appareils destinés à des nations du Moyen-Orient, qui ne nous ont d'ailleurs jamais reproché de livrer des armes à qui voulait nous en acheter.

Je souhaite que votre Gouvernement reconsidère le problème de l'équilibre des forces au Moyen-Orient. Mais, en attendant, je vous pose ces questions :

Que comptez-vous faire des Mirage destinés à Israël ? Qui est chargé de leur entretien ? Qui paie les frais de cet entretien et à combien se montent-ils ?

Dans le même ordre d'idée, que comptez-vous faire des vedettes payées et non livrées, actuellement stockées à Cherbourg ?

Faites-nous connaître, monsieur le ministre, le montant des commandes obtenues en compensation auprès des pays arabes !

Et puis, surtout, faites-nous savoir si la France, renonçant aux principes qu'elle affirmait traditionnellement depuis quelques années, entend continuer à peser, par des clauses politiques, en matière d'armement, sur ses éventuels clients, au détriment du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, ce qui serait catastrophique pour notre industrie. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Mesdames, messieurs, avec M. le secrétaire d'Etat, M. Fanton, j'ai écouté les orateurs, en fin d'après-midi et ce soir, avec la même attention qu'au début de l'après-midi j'avais écouté les rapporteurs de vos deux commissions. Et sans exception, en cette fin de débat, je tiens à remercier les orateurs, ceux de la majorité comme ceux de l'opposition, de l'intérêt qu'ils ont pris à l'ensemble des problèmes soulevés par le budget des armées.

Je dirai à M. Gissingier, à M. Plantier et à M. Hébert — pour la première partie de son intervention — que leurs questions très particulières méritent à la fois une étude et une réponse qui ne peut pas être donnée immédiatement, ni publiquement. Mais à tous les trois je dis que, bien volontiers, dans les jours qui viennent, qu'il s'agisse de l'institut de Saint-Louis, de la prime pour les officiers non brevetés ou de certaines catégories

d'ouvriers et de techniciens des arsenaux, ils recevront les réponses que méritent leurs questions.

Quant aux problèmes de gendarmerie évoqués par M. Commenay, M. Fanton y répondra tout à l'heure à l'occasion d'un amendement qui a été déposé par M. Le Theule et M. d'Aillières.

Cet après-midi et accessoirement ce soir, MM. Montalat, Villon, Dronne et Stehlin ont évoqué le grand problème de la force nucléaire stratégique. Je vais donc leur répondre, quoique, à bien des égards, ce que j'ai eu l'occasion de dire au début de l'après-midi répondrait par avance à certaines de leurs objections.

Je crois pouvoir résumer ainsi, sans la déformer, la pensée des orateurs : d'abord, c'est le principe même de la force nationale stratégique qui a été contesté ; ensuite, c'est son coût qui a été critiqué ; enfin, on a déploré la priorité qui lui a été donnée au cours des dix dernières années, ce qui fait que d'autres armements auraient été inutilement sacrifiés.

Pour ce qui concerne le principe, le thème que développent les orateurs, à savoir que cette force nationale stratégique est trop brutale pour sa faiblesse ou trop faible pour sa brutalité, est un thème qui, à chaque instant, démontre une analyse insuffisante de l'objet de la force française de dissuasion.

Compte tenu de notre situation géographique, compte tenu de notre démographie — et par conséquent de notre faiblesse démographique par rapport à d'autres — compte tenu de la variété historique des menaces qui pèsent sur notre pays, compte tenu enfin du fait que notre politique, pour l'essentiel, est tournée vers la sécurité de la terre française et de ses habitants, quel est le meilleur moyen d'assurer notre défense ?

Le meilleur moyen d'assurer notre défense, c'est de nous mettre en mesure de répondre à d'éventuelles menaces par une menace bien définie.

Je crois que les années à venir montreront à l'évidence que la capacité de défense d'un pays placé dans notre situation démographique ne peut être uniquement assurée par ce qu'on appelle les divisions conventionnelles.

Il est indispensable de donner, comme à toute époque, la priorité aux armes les plus meurtrières, de telle manière que les auteurs d'éventuelles menaces aient le sentiment que nous sommes en mesure — si la volonté nationale est suffisante — de les intimider ou d'écarter ces menaces par la dissuasion.

C'est cela l'idée de la force de dissuasion ; et la décision prise en 1960, appliquée tout au long des deux derniers plans à long terme qui seront eux-mêmes suivis d'un troisième, aboutira, après ces quinze ou seize années de travaux, à une force stratégique de défense. On peut penser, on a le droit de penser — si, comme l'a déclaré le Président de la République il y a quelques semaines, elle est soutenue par la volonté nationale — qu'elle est en mesure de faire face à toute menace éventuelle par l'affirmation de sa capacité technique de destruction.

C'est cela la force de dissuasion.

M. Raymond Dronne. Ce n'est pas une force de dissuasion.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. On peut ne pas vouloir de défense, dire que la France doit renoncer à se défendre.

M. Raymond Dronne. Je n'ai jamais dit cela.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. ... mais alors, il faut avoir le courage de dire aussi que dans le monde d'aujourd'hui — comme dans celui de demain, comme dans celui d'hier — un pays qui n'a pas de défense est un pays qui ne veut plus se défendre. C'est par conséquent un pays qui, politiquement, ne fait pas preuve d'indépendance, mais qui, à l'avance, se soumet à la servitude et à la volonté des autres. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République.)

On peut dire qu'il ne nous faut plus de défense nationale, qu'il faut une défense européenne. C'est un thème qui a été repris cet après-midi et ce soir.

Allons au fond des choses. Que signifie d'abord une défense européenne ? Cela signifie qu'il y a identité dans l'acceptation des objectifs, qu'il y a identité dans une volonté de faire face à telle ou telle menace. Or en sommes-nous là ? J'ai évoqué le problème de l'insécurité en Méditerranée. Peut-on dire que ce problème qui est présent à notre esprit c'est aussi celui des autres pays européens ? En aucune façon.

Peut-on dire que nos préoccupations à l'égard des pays de l'Est sont partagées par les autres pays européens ? En aucune façon.

Pour avoir une défense européenne commune, il faut qu'à travers la diversité des nations il y ait le sentiment d'un objectif et d'une menace uniques. Et ce sentiment n'existe pas.

Deuxième argument, dans le système actuel — et tenons-nous y ! — il y a les accords de Paris, c'est-à-dire l'acceptation par la République fédérale d'un statut qui n'est pas celui de puissance nucléaire, que la France, elle, peut revendiquer.

L'Allemagne a accepté ce statut pour des raisons que nous connaissons bien, qui tiennent les unes au passé, les autres à sa situation présente en Europe.

Allons-nous, par une défense européenne, tourner les accords de Paris et faire en sorte qu'il y ait au cœur de l'Europe une modification de l'équilibre dont on pourrait dire qu'elle serait la fin de la détente, et probablement la cause d'un conflit ?

Parler de défense européenne, sans voir ses conséquences immédiates et inévitables, c'est ajouter non point un facteur de paix, mais un risque supplémentaire de conflit. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Enfin, quitte à choquer certains, mais superficiellement je crois, je rappellerai que, face à un menace, un pays est toujours seul. Dans le monde d'aujourd'hui — et il en sera de même dans celui de demain — c'est le sentiment national qui fait que l'on veut résister, que l'on veut se défendre, et que la liberté de chacun s'identifie à la liberté nationale.

Mais croit-on que l'on en soit arrivé, même entre pays européens, à un point de solidarité tel qu'il y ait identité de sentiments et qu'on soit disposé à sacrifier sa ville, son foyer, sa vie, pour une sécurité qui ne serait point celle de son pays ? Jamais cela ne s'est produit. Jamais cela ne se fera. Les Etats sont liés par des intérêts, par des alliances, et pour chaque pays la défense commune d'intérêts ou la participation commune à des alliances est fonction de sa capacité et de sa volonté de se défendre.

En fait, il n'y a pas d'autre défense que la défense nationale, même au sein des alliances, et les alliances ne sont solides que dans la mesure où chaque participant a la volonté de se défendre et de défendre son pays. C'est la conjugaison de ces volontés qui forme, le cas échéant, le potentiel de la défense commune, mais non pas un abandon de la volonté de défense nationale.

J'ai d'ailleurs été frappé par le fait que les orateurs qui ont parlé de défense européenne revenaient à chaque instant sur l'idée de défense nationale.

En fin de compte, il n'y a pas de défense autre que nationale, dans la mesure où les nations sont la première réalité de la politique de défense nationale. Qu'on le veuille ou non, ainsi sont les choses et pas autrement. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Alors, nous dit-on, et les coûts ?

La presse, il y a quelques jours, a donné un certain éclat à une formule qui aurait dû, si l'on appliquait les principes à la lettre, rester dans le secret des délibérations du conseil des ministres ; mais je comprends que le secret n'ait pas été respecté puisqu'il s'agit d'une comparaison statistique !

De 1960 à 1975, parlant en francs courants, l'ensemble de la force nucléaire stratégique, investissements compris, aura coûté à notre pays soixante-dix milliards. Si on calcule non plus en francs courants, mais en francs constants, il faut augmenter ce chiffre de 10 à 15 p. 100, et on arrive, par conséquent, à quatre-vingts milliards.

Je répète, car je l'ai effectivement dit, que cette somme représente le chiffre d'affaires annuel de l'ensemble des produits de toilette et de beauté en France. Le total dans chaque budget, y compris le budget de 1970, de ce que représente la force nucléaire stratégique est de l'ordre de cinq milliards. Ce n'est pas un chiffre tellement supérieur à celui du déficit de certaine entreprise nationale.

D'autre part, c'est l'équivalent de l'ensemble des sommes que l'Etat dépense chaque année pour essayer d'effacer les conséquences de l'alcoolisme en France. Encore une fois, à notre mesure, c'est tout à fait acceptable. C'est le moins qu'on puisse dire. Le coût de la force nucléaire stratégique, tel que nous l'avons prévu, tel qu'il a été envisagé par la première loi de programme, tel qu'il a été affirmé par le général de Gaulle, est parfaitement à la mesure de notre pays. Et d'ailleurs, année après année, on commence à s'en rendre compte.

Selon M. Montalat, en affirmant que le coût actuel de la force nationale stratégique représente 17 p. 100 de l'ensemble de notre effort militaire du point de vue financier, j'étais en contradiction avec ce qu'avait déclaré, il y a quelques années, M. Le Theule, alors président de la commission de la défense nationale.

Mais comparaison n'est pas raison. Le chiffre que citait M. Le Theule n'était pas seulement celui de la force nucléaire stratégique. Il y ajoutait l'ensemble des soldes des personnels affectés à cette force nucléaire stratégique.

On peut, en effet, adopter cette manière de calculer, mais il est clair que les soldes, de toute façon, auraient été payés. Par conséquent, le chiffre qu'il indiquait n'était pas calculé selon les mêmes bases que le pourcentage de 17 p. 100 que j'indiquais et qui ne comprend que l'effort matériel de la force nucléaire stratégique.

Mais surtout — vous avez pu le voir dans le budget de cette année, vous le verrez mieux encore dans le budget de l'an prochain et dans les suivants — au cours des dix années passées, et cela était fatal, la force nationale stratégique comprenait, dans le budget, des infrastructures considérables. Il a fallu aménager le centre des Landes, l'île Longue, et bien d'autres infrastructures fondamentales industrielles. Aujourd'hui, ces infrastructures essentielles existent ou sont en voie d'achèvement et le budget ne comprend plus que des frais de fonctionnement. Dans ces conditions, le pourcentage diminue.

Je prends acte, monsieur Montalat, de votre comparaison. L'an prochain nous en reparlerons et très probablement vous constaterez un pourcentage encore plus faible, car les dépenses d'investissement auront diminué.

Je signale à M. Villon que sa documentation n'est pas complète sur beaucoup de points, mais il en est un que je tiens à relever.

Il a prétendu que notre force nucléaire serait dépendante des Etats-Unis parce que désormais l'uranium enrichi viendrait de ce pays. Quelle erreur ! L'uranium enrichi pour les armées est fourni par Pierrelatte, qui en produit en abondance. Et vous savez très bien que le problème essentiel qui se pose est celui de l'utilisation de Pierrelatte, quand dans six à dix ans, l'uranium enrichi aura été produit en telle quantité que, du point de vue militaire, l'usine sera devenue inutile.

Quant à la fourniture de l'uranium enrichi dont il a été question ces jours derniers dans la presse, elle concerne l'utilisation de l'uranium enrichi à des fins civiles en vue de la production d'électricité. Cela n'a rien à voir avec la fourniture à des fins militaires, pour laquelle notre pays possède sa propre source nationale de fabrication.

C'est là, d'ailleurs, le premier signe de l'effort industriel d'indépendance qui est à la base de toute force nucléaire stratégique.

Alors, on nous objecte sans cesse : c'est très bien, mais le coût de cette force nationale stratégique a eu pour conséquence le sacrifice des armements terrestres, navals et aéronautiques.

Il faut savoir ce que l'on veut. A juste titre — et j'y reviendrai — M. Sanguinetti a évoqué l'utilité de préciser les missions. A différentes reprises, tout au long de ce débat, on a insisté sur la nécessité de préciser les menaces avant d'établir un projet. Mais c'est bien ce qui a été fait ! Les menaces ont été envisagées et les missions formulées !

Dès lors, des priorités ont été déterminées et c'est ainsi que priorité a été donnée à la force nucléaire stratégique. Il n'y a aucune raison de le cacher ! C'est connu, c'est net, c'est catégorique ! Tel est, d'ailleurs, le mérite de la politique des dix dernières années : elle n'a point caché qu'il existait une priorité en fonction d'une menace et qui conduisait à des missions.

Dès lors, compte tenu des équilibres économiques et financiers à respecter, il était indispensable d'établir, pour les armements autres que ceux relatifs à la force nucléaire, des priorités décroissantes.

Lorsque j'ai évoqué, après les rapporteurs, les efforts entrepris ces dernières années par M. Messmer et qu'il faudra accomplir au cours des prochaines années, j'ai indiqué que la diminution relative des dépenses destinées à la force nucléaire stratégique, à partir du moment où celle-ci avait réalisé ses investissements fondamentaux, allait permettre de faire un effort en faveur non plus seulement des forces d'intervention et de manœuvre mais aussi des forces opérationnelles du territoire ; et qu'ensuite interviendraient des efforts en faveur de la marine et de l'armée de l'air en fonction des autres missions.

Dans ces conditions, les critiques tombent. On ne peut, à la fois, prétendre qu'il n'y a pas eu évaluation de la menace, ni précision des missions tout en reprochant la priorité accordée à la force nucléaire stratégique. Cette priorité résulte justement du fait que, depuis dix ans, nous avons suivi une politique cohérente, continue et correspondant à une conception que nous croyons exacte de l'intérêt national. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

MM. Villon et Montalat ont renouvelé leur affirmation — que je refute une fois de plus et, je l'espère, pour la dernière fois — selon laquelle le budget français comporterait des secrets, c'est-à-dire que des crédits militaires existeraient ailleurs que dans le budget des armées. Vous savez bien, monsieur Montalat, que lorsque M. Messmer, il y a quelque temps, déclarait qu'il y avait des exigences militaires qui imposaient des secrets budgétaires il n'entendait nullement dire que ces secrets se trouvaient dans des budgets autres que celui des armées. Je m'en suis déjà expliqué avec vous. Comme je vous l'ai indiqué au cours d'une courte interruption cet après-midi, je précise à nouveau que les statistiques fournies par les organismes internationaux du type O. T. A. N., montrent bien, par un effort que j'ai qualifié de bonne qualité, qu'aux yeux des

experts internationaux, le budget français des armées ne comprend pas, d'une part, la dépense, d'ailleurs peu importante et qui va même en diminuant, qui représente la part de plutonium que Marcoule fournit au budget des armées, et, d'autre part, les pensions militaires qui, en France, figurent au budget des charges communes.

En dehors de ces dépenses-là, il n'y en a pas d'autres. M. Villon a cité le secrétariat général de la défense nationale. Jeudi prochain, M. Fanton en parlera. Il faut bien voir que ce budget, très minime puisqu'il est inférieur à 7 millions de francs, comprend essentiellement des dépenses de défense civile ne relevant pas, ou fort peu, de la responsabilité militaire. Et même si jamais il y avait dans un autre budget une somme de 7 millions figurant à un autre chapitre, ce serait encore peu de chose, par rapport aux dépenses civiles qui figurent au budget des armées et notamment par rapport à l'ensemble des dépenses de gendarmerie dont le montant dépasse le milliard de francs, et qui ne sont pas considérées, dans les autres pays, comme des dépenses militaires.

Dans ces conditions, je veux bien que MM. Montalat, Villon et d'autres évoquent avec effroi ces dépenses mystérieuses qui se trouveraient dans les budgets de la santé publique, de l'équipement, des transports, ou que sais-je encore, mais j'affirme qu'il s'agit là, de leur part, d'une illusion. Qu'ils la nourrissent, je veux bien, mais ils ne nous la feront pas partager et pour cause !

De même, la référence de M. Villon sur un autre point est-elle tout aussi inexacte. Je veux parler de celle qu'il a faite de ces sous-marins douteux qui seraient payés sur je ne sais quel article de la loi de finances.

M. Pierre Villon. L'article 29.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Il s'agit de sous-marins que nous vendons au Pakistan et qui sont payés par ce pays. Je ne puis penser que cette vente au Pakistan puisse être considérée comme un secret important de notre budget militaire. C'est une opération de commerce.

Par ailleurs, les dépenses dites de l'article 90, dont il a parlé au sujet de nos exportations, concernent l'effort financier de trésorerie qui est fait en fonction des ventes de matériel aéronautique, en vertu d'une procédure connue et utilisée depuis longtemps.

Dans les deux cas, il s'agit d'opérations de ventes à l'étranger, qui n'intéressent à aucun titre le budget des armées.

J'en viens maintenant aux autres questions soulevées par les différents orateurs.

M. Bignon, M. Miossec, M. Commenay ont évoqué la situation des sous-officiers. J'ai déclaré, et je ne crois pas m'être trompé, qu'à la suite des mesures préparées depuis deux ans, le budget de 1970 se trouvera être, pour le personnel non officier, celui qui, depuis 1945, leur apportera le plus de satisfactions.

Mais je reviens sur deux points sur lesquels ils ont insisté : le rattrapage et l'alignement des personnels non officiers sur les fonctionnaires des catégories « C » et « D ».

Je sais que j'ai devant moi des parlementaires qui connaissent parfaitement bien leur dossier et je leur fais mes excuses par avance si je ne suis point aussi capable qu'eux d'entrer dans le détail. Je leur répondez simplement ceci. En ce qui concerne le rattrapage, la commission qui s'est réunie il y a deux ans avait évalué à 21 points le retard indiciaire des personnels non officiers. Ce que dit une commission est bien, ce que fait un gouvernement est encore mieux : cinq points ont été accordés dans le budget de 1968 ; trois points sont accordés dans le budget de 1970.

Le précédent gouvernement avait promis de nouvelles étapes. J'ai dit cet après-midi, je le répète, que ces étapes, telles qu'il les avait envisagées, sont prises en compte par le gouvernement actuel. Voilà, me semble-t-il, un apaisement définitif. A cela, il faut ajouter le fait, que j'ai également signalé cet après-midi, qu'à la suite des dispositions prises par l'actuel gouvernement et qui tendent à établir entre l'Etat et l'ensemble des personnels civils des catégories « C » et « D » un contrat de cinq ans, il avait été entendu que ce contrat s'appliquerait aux personnels non officiers. Cette extension a été estimée, pour ces cinq ans, à 228 millions de francs.

Ces mesures, s'ajoutant à d'autres, d'application limitée ou générale, me paraissent de nature à apaiser les inquiétudes exprimées cet après-midi.

M. Cazenave est intervenu au sujet de l'industrie aéronautique dans des termes qui m'ont un peu surpris et m'ont donné l'impression que sa documentation ne devait pas être tout à fait au point. Il a, en particulier, indiqué que les gouvernements précédents avaient commis une grave erreur en ne continuant pas la fabrication des Mirage IV et en envisageant leur remplacement par des F 1 ou des Jaguar.

J'imagine que M. Cazenave se rend bien compte que les Mirage IV sont des bombardiers, lesquels pourraient éventuel-

lement, et on l'envisage, quand ils ne pourront plus servir à leur mission actuelle, être affectés à des tâches de reconnaissance à longue distance, mais que, pour des missions de chasse ou d'attaque au sol, on ne pouvait pas ne pas recourir à d'autres types d'avions. C'est pour cela que les F 1 ont été envisagés : c'est pour cela que les Jaguar ont été construits, dans le cadre d'une coopération franco-britannique, avec une version particulière pour la marine.

M. Franck Cazenave. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Cazenave avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Franck Cazenave. Les Mirage simplifiés auraient coûté moins cher que les F 1 et que les Jaguar.

L'ensemble de la force stratégique coûtera environ 250 milliards de francs. Le programme Jaguar, s'il est réalisé, coûtera 600 milliards de francs. D'autre part, un avion qui vole à mach 2 peut très bien se rendre sur les lieux de combat...

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. M. Cazenave confond les Mirage III et les Mirage IV !

M. Franck Cazenave. ... et le Mirage peut fort bien naviguer et vraiment devenir efficient au ras du sol.

Lorsque je vous ai entendu dire que les Jaguar, qui étaient à l'origine des avions subsoniques, pourraient porter des bombes atomiques, je me suis demandé si les renseignements...

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Mais, monsieur Cazenave, je n'ai jamais parlé d'avions subsoniques !

M. Franck Cazenave. Mais le Jaguar était subsonique à l'origine.

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. C'est une plaisanterie ! Regardez donc vos fiches techniques !

M. Franck Cazenave. Je sais bien que le Jaguar modifié volera à mach 1,5 et qu'il est donc supersonique, mais je voulais faire sentir la différence qui existait entre lui et un appareil volant à mach 2, donc moins vulnérable.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Monsieur Cazenave, étant donné l'intérêt que vous portez à ce problème, je suis prêt à en discuter avec vous et à poursuivre le dialogue ailleurs qu'ici. Seulement, je tiens à bien spécifier que les missions des Mirage IV sont des missions de bombardiers. Il paraît difficile de se représenter ce que seront, dans quelques années, et la chasse et l'attaque au sol, c'est-à-dire l'emploi de ces appareils. Au surplus, le Jaguar est bien un appareil supersonique et non subsonique.

M. Franck Cazenave. C'est exact, maintenant.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. J'ajoute, puisque vous y avez fait aussi allusion dans votre intervention, que même les Américains recommencent la fabrication d'avions subsoniques, quand il s'agit d'attaques au sol à caractère tactique, pour la raison que seuls ces types d'avions sont susceptibles d'apporter un soutien aux troupes.

Dans ces conditions, il est possible, monsieur Cazenave, je vous rends cette justice, qu'on ait pu, il y a deux ou trois ans, continuer de poursuivre la fabrication des Mirage IV dans l'intention de disposer d'appareils de reconnaissance fort importants. Mais, encore une fois, il s'agit de savoir quelles sont les priorités des missions.

J'en dirai encore un mot, puisque M. Sanguinetti a insisté sur ce point. Les missions ont été envisagées, au cours des dernières années, avec un ordre de priorité qui a conduit à renouveler notre aviation de chasse et à essayer de renouveler notre aviation tactique au sol ainsi que l'aviation embarquée sur les porte-avions. A la suite de cette évolution, un programme de F 1 et un programme de Jaguar ont été établis qui paraissent répondre aux objectifs tels qu'ils résultent des missions fixées mieux que la poursuite de l'ancien programme.

Enfin, monsieur Cazenave, votre information en ce qui concerne les moteurs me paraît laisser à désirer, qu'il s'agisse de l'Airbus ou des autres avions dont vous avez parlé. La politique française — ce fut là l'effort de mes prédécesseurs, je n'y suis pour rien — a toujours consisté, avec succès d'ailleurs, à mettre l'industrie française des moteurs en coopération, compte tenu probablement du fait que, je l'espère ne sera pas éternel que présentement, en matière de moteurs, nous sommes probablement, sauf pour deux ou trois modèles, hors d'état de les fabriquer seuls.

Vous avez évoqué le rôle d'un moteur Rolls. Mais vous n'avez pas dit qu'il s'agit d'un moteur Rolls Turboméca, en partie réalisé, par conséquent, par l'industrie française.

Quant à l'Airbus, tout notre combat, tout notre effort tendent à faire qu'il ait un moteur conçu dans de telles conditions que la SNECMA en ait une part importante.

Par conséquent, dans les deux cas que vous avez évoqués, il est vrai qu'il y a eu des licences étrangères; il est vrai qu'il y a des fabricants étrangers, mais, dans un cas comme dans l'autre, la participation d'une industrie française privée dans un cas, de la SNECMA dans l'autre, a été notre souci prédominant et cela, encore une fois, avec succès.

Cela dit, je suis prêt à discuter de tout cela avec vous, quand vous le voudrez, mais je tenais à faire le point après les affirmations un peu tranchées que vous avez formulées.

M. Hébert a parlé des arsenaux et je comprends fort bien qu'il s'en préoccupe. Comme je l'ai dit cet après-midi, il ne suffit pas de déclarer: il faut faire travailler les arsenaux et les établissements industriels, encore importe-t-il que l'ensemble de ces établissements devienne rapidement compétitif.

Cela exige, à bien des égards, un certain nombre d'adaptations, plus faciles, je le reconnais, pour les industries aéronautiques que pour les chantiers navals. Mais, si nous voulons, dans les dix ou vingt années prochaines, conserver cet élément capital de notre indépendance nationale qu'est un potentiel industriel, il faut un changement d'état d'esprit.

A quoi M. Hébert me répondra tout de suite: « alors, ne faites pas d'embargo ! » Je lui réponds ce que j'ai déjà répondu: puisque le malheur des temps veut qu'un Etat comme la France soit amené, par nécessité, comme tous les Etats du monde, à vendre des matériels d'armement, ayons au moins cette force intime de faire qu'une règle politique et une orientation politique dominent notre politique commerciale.

Quand j'entendais M. Hébert évoquer ces pays qui vendent à tour de rôle, ou en même temps, des armes aux deux adversaires d'un champ de bataille, je ne les enviais en aucune façon, car il y a là vraiment un abaissement de la politique au commerce qui n'est pas admissible. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

On peut discuter ce qui a été fait, mais on ne peut, on ne doit jamais discuter cette affirmation que, pour ce qui nous concerne, le commerce des armes, tout important qu'il soit, est dominé par une conception politique.

Notre attitude, dans le cas qu'il a indiqué, est dictée par notre volonté de diminuer les risques de guerre et d'orienter un des partenaires vers la paix. Dans ces conditions, son argumentation, si elle est bonne lorsqu'il s'agit d'une opération purement commerciale ne me paraît pas, lorsqu'il s'agit de mettre la politique au-dessus du commerce, digne d'être retenue par un gouvernement français !

M. Gerbaud a fait allusion à une évolution des centres de sélection qui me paraît tout à fait souhaitable. C'est naturellement une question de moyens en hommes et en argent.

En terminant, je répondrai en quelques mots aux propos de MM. Cornet, Commenay, Bousquet et Sanguinetti.

M. Cornet, souhaitant que l'armée apparaisse à la nation comme une institution vivante, a mis l'accent sur certains services civils qu'elle pourrait rendre. S'il a raison en principe, je me permets de lui dire qu'il a tort de proposer une extension indéfinie de ce principe. Si l'armée devait apparaître comme responsable de la circulation routière, de la lutte contre les incendies de forêts, de la propreté des plages, de la sauvegarde des monuments historiques, que sais-je encore, rapidement se ferait jour l'idée que le Gouvernement l'emploie pour éviter de payer leur dû à des entreprises et très rapidement les critiques seraient telles que le principe même de l'institution militaire serait atteint.

Il est bon qu'il y ait, en certaines occasions et même dans certaines directions — nous y reviendrons au moment de la discussion sur le service militaire — des orientations civiles pour certaines unités, notamment pour ce qui concerne les incendies, ou telle ou telle autre catastrophe collective. N'allons pas trop loin cependant: l'armée est faite à la fois pour instruire le contingent et pour disposer d'unités opérationnelles. Les activités civiles doivent être l'exception et concerner des cas bien déterminés.

Donc, ne nous engageons pas trop avant dans la voie indiquée par M. Cornet, à la pensée de qui je crois être fidèle en précisant que ces activités civiles, limitées mais utiles, viennent comme juste complément de ce que doit représenter l'armée pour l'ensemble de la nation: l'expression de sa volonté de se protéger.

Ce qui a été dit à cet égard par différents orateurs peut être approuvé, je le pense, sans discussion par tous les membres de cette Assemblée.

Sans doute faut-il bien préciser la menace et les missions, mais ni la précision de la menace, ni celle des missions ne seront suffisantes pour avoir un bon instrument militaire.

L'instrument militaire n'est bon que dans la mesure où il est animé, par ceux qui en ont la responsabilité, mais aussi par l'ensemble de la nation, de la volonté de se défendre.

Je le redis: quelles que soient les opinions politiques que l'on puisse avoir, face à la menace et à l'insécurité, un pays est toujours seul. Face au danger qui menace sa liberté, un pays est toujours seul.

Si nous voulons léguer à nos enfants une France à l'abri des risques de guerre, il nous faut apprendre, dès les bancs de l'école, à tous les citoyens qu'il n'est de liberté pour un pays que si, dans sa défense nationale, il voit autre chose qu'un instrument technique ou humain, s'il y voit l'expression de sa propre volonté de prendre les armes quand sa liberté est menacée.

Que le vote par l'Assemblée du budget des armées soit l'expression de cette volonté nationale qui doit demain être aussi forte qu'elle le fut dans le passé. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

Dépenses militaires.

M. le président. J'appelle maintenant les crédits inscrits aux articles 27 et 28 concernant les dépenses militaires.

[Article 27.]

M. le président. « Art. 27. — I. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses ordinaires des services militaires, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 1.642.755.000 francs et applicables au titre III « Moyens des armes et services ».

« II. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses ordinaires des services militaires, des crédits s'élevant à la somme de 876.902.902 francs et applicables au titre III « Moyens des armes et services ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27.

(L'article 27 est adopté.)

[Article 28.]

M. le président. « Art. 28. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses en capital des services militaires, des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 14.050.000.000 F et à 3.331.952.500 F, applicables au titre V « Equipement ».

M. Pierre Villon a présenté un amendement n° 90 qui tend, à la fin de cet article, à substituer aux chiffres de 14.050 millions de francs d'autorisations de programme et de 3.331.952.500 francs de crédits de paiement, respectivement les chiffres de 7.025 millions de francs et de 1.665.976.250 francs.

La parole est à M. Villon.

M. Pierre Villon. Mon amendement réduit de moitié les crédits nouveaux du titre V. Il tend donc à aboutir, par étapes, à l'arrêt de la construction de la force de frappe nucléaire.

Ce que j'ai dit cet après-midi dans le débat...

M. André Jarrot, rapporteur pour avis. Dixième édition !

M. Marcel Bousseau. Quel manque d'imagination !

M. Pierre Villon. ...sur l'inutilité et le danger de la force de frappe...

M. Hervé Laudrin. Il faut le dire à d'autres.

M. Pierre Villon. ...indique suffisamment les raisons pour lesquelles nous avons déposé cet amendement.

J'ajoute que ce ne sont pas les arguments que vient de développer M. le ministre qui nous ont convaincus.

M. Hervé Laudrin. Votre opinion était faite.

M. Marcel Bousseau. Invitez les Russes à supprimer leur force nucléaire !

M. Jacques Cressard. Si la Tchécoslovaquie avait eu la force de frappe, elle serait peut-être libre actuellement.

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

M. Hubert Germain, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas eu à se prononcer sur l'amendement. Il est vraisemblable que, si elle avait eu à en discuter, elle l'aurait repoussé, puisqu'elle a voté les crédits du titre V concernant les dépenses en capital.

J'ajoute que, si l'on suivait la proposition de notre collègue tendant à la suppression de la force nucléaire stratégique, on en reviendrait à la constitution d'une armée d'effectifs et je ne pense pas que ce soit l'objectif que vise M. Villon lui-même. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. Ai-je besoin de demander l'avis du Gouvernement sur l'amendement ?

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Je suis plutôt contre. (Rires.)

M. le président. Je m'en doutais. (Sourires.)

La parole est à M. Cazenave, contre l'amendement.

M. Franck Cazenave. Si l'amendement de M. Villon avait une chance quelconque d'être adopté, je comprendrais l'utilité de sa présentation. Mais, même dans ce cas, il réduirait nombre d'ouvriers à un chômage dont nos collègues communistes porteraient la responsabilité. (Protestations sur les bancs du groupe communiste.)

Quoi qu'il en soit, je me suis exprimé assez clairement lors de mon intervention pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Tant que les armements atomiques ne seront pas supprimés dans le monde entier, je ne vois pas pourquoi nous envisagerions de renoncer à la possibilité d'utiliser le nôtre, quelle que soit sa valeur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 90.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais et sera ouvert dans cinq minutes.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.
Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	477
Nombre de suffrages exprimés.....	473
Majorité absolue	237
Pour l'adoption	93
Contre	380

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.
Personne ne demande plus la parole?..
Je mets aux voix l'article 28.
(L'article 28 est adopté.)

M. le président. J'appelle maintenant le titre III de l'état D concernant les sections communes, Air, Forces terrestres et Marine.

ETAT D

Tableau, par chapitre, des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1971.

Titre III.

DÉFENSE NATIONALE

Section commune.

« Chap. 34-87. — Direction des recherches et moyens d'essais. — Fonctionnement : 6 millions de francs. »

Section Air.

« Chap. 34-92. — Armes et services. — Dépenses de fonctionnement : 2.700.000 francs. »

Section Forces terrestres.

« Chap. 32-43. — Habillement. — Campement. — Couchage et ameublement. — Entretien : 300.000 francs ;
« Chap. 34-41. — Carburants : 1.200.000 francs ;
« Chap. 34-52 — Entretien courant des matériels : 1.200.000 francs ;
« Chap. 34-81. — Service du traitement automatique de l'information : 2.400.000 francs ;
« Chap. 35-61. — Entretien des immeubles : 35 millions de francs. »

Section Marine.

« Chap. 34-41. — Combustibles et carburants : 25 millions de francs ;

« Chap. 34-42. — Approvisionnements de la marine : 13.500.000 francs ;

« Chap. 34-93. — Entretien et renouvellement des matériels automobiles (service général, commissariat et travaux maritimes) et des matériels roulants et spécialisés de l'aéronautique navale : 1.700.000 francs. »

Personne ne demande la parole sur le titre III?...

Je le mets aux voix.

M. Pierre Villon. Le groupe communiste vote contre.
(Ce titre est adopté.)

Essences et poudres.

M. le président. J'appelle maintenant les crédits du budget annexe des essences, inscrits aux articles 30 et 31.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 30 au titre du budget annexe des essences, au chiffre de 547.184.787 francs.
(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 31, au titre des mesures nouvelles du budget annexe des essences, au chiffre de 36.850.000 francs.

(Les autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 31, au titre des mesures nouvelles du budget annexe des essences, au chiffre de 37.967.129 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits du budget annexe des poudres.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 30 au titre du budget annexe des poudres, au chiffre de 416.799.585 francs.
(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 31, au titre des mesures nouvelles du budget annexe des poudres, au chiffre de 87 millions de francs.

(Les autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 31, au titre des mesures nouvelles du budget annexe des poudres, au chiffre de 55.539.390 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

[Article 58.]

M. le président. J'appelle maintenant l'article 58 :

II. — Mesures d'ordre financier.

« Art. 58. — Les dispositions des paragraphes I et III de l'article 75 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964 portant loi de finances pour 1965, complétée par l'article 11 de la loi n° 65-1154 du 30 décembre 1965 portant loi de finances rectificative pour 1965, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1975. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 58.

(L'article 58 est adopté.)

[Après l'article 58.]

M. le président. M. Le Theule a présenté un amendement n° 97, qui tend, après l'article 58, à insérer le nouvel article suivant :

« A compter du dépôt du projet de loi de finances pour 1971, les crédits de la gendarmerie (fonctionnement et investissement) seront présentés dans un fascicule budgétaire spéciale. »

La parole est à M. Le Theule.

M. Joël Le Theule. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon amendement a une portée modeste : il vise à présenter de façon plus originale le budget de la gendarmerie.

Je précise tout de suite qu'il n'est pas question un seul instant de placer la gendarmerie hors du milieu militaire, c'est-à-dire de ne plus l'intégrer dans le budget de la défense nationale.

Cet amendement, s'il était accepté, serait un élément de clarté budgétaire parce qu'il permettrait de lire plus aisément les fascicules qui nous sont présentés.

Au demeurant, le ministre d'Etat a fort justement souligné cet après-midi que les missions de la gendarmerie étaient différentes de celles des autres armes. De plus, pour la première fois sans doute depuis longtemps, un secrétaire d'Etat a été tout spécialement chargé d'évoquer les problèmes de la gendarmerie. Il a d'ailleurs souligné avec raison que la gendarmerie n'était pas une arme de matériel mais de personnel et que, de ce fait, son évolution budgétaire était différente de celle des autres armes.

Je demande simplement que les préoccupations exprimées cet après-midi par le Gouvernement soient traduites dans la présentation des documents budgétaires.

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

M. Albert Voilquin, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas eu à connaître de l'amendement de M. Le Theule, mais je suis persuadé qu'elle ne verrait aucune utilité à l'établissement d'un fascicule spécial pour la gendarmerie. Que, dans le « bleu » qui regroupe les trois armes de la section commune, la gendarmerie fasse l'objet d'une présentation à part, cela n'est plus de notre ressort.

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

M. Alexandre Sanguinetti, président de la commission de la défense nationale et des forces armées. Notre commission n'a pas été saisie de l'amendement et n'a donc pu émettre un avis.

Je dirai cependant à M. Le Theule qu'il n'y a pas d'idées neuves ; il n'y a que des idées vraies et des idées fausses. Celle-ci me paraît une idée fautive et, surtout, marquer un pas vers une autonomie et une indépendance plus étendues de la gendarmerie que je n'accepterais pas.

M. Jean Montalat. C'est une querelle de famille !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Cet amendement me paraît un peu surprenant, venant de M. Le Theule qui, pendant des années, a présidé avec talent la commission de la défense nationale, après en avoir été, avec non moins de talent, le rapporteur.

M. Le Theule a d'ailleurs pu constater que l'Assemblée s'était associée à une politique menée de longue date et visant à regrouper les budgets au sein de fascicules communs. On peut évidemment vouloir changer d'orientation, mais je ne suis pas sûr que ce serait très rationnel.

J'ajoute, à l'intention de M. Le Theule — n'y ayant pas insisté cet après-midi — que nous allons cette année essayer précisément d'aller dans le sens de la clarification qu'il souhaite, puisque la gendarmerie a été choisie pour mener l'expérimentation du système dit des trois P — planification, programmation, préparation du budget — afin que son budget soit présenté aussi clairement que possible.

Par ses rapports, M. Le Theule a montré, au cours des années passées, sa parfaite compréhension des difficultés et des problèmes. Il serait très mauvais de revenir sur une pratique utilisée depuis cinq ans et conforme à son vœu, c'est-à-dire une meilleure présentation budgétaire, une plus grande clarté. S'il en est d'accord, nous pourrions peut-être, l'année prochaine, par une mise en page particulière, lui permettre de voir d'un seul coup d'œil les engagements budgétaires qui concernent la gendarmerie.

Mais il serait également très mauvais, à mon sens, de créer un nouveau fascicule budgétaire, car ce qui serait fait pour la gendarmerie, certains le réclameraient peut-être pour d'autres armes et on arriverait à une dispersion totale du budget qui le rendrait incompréhensible et risquerait de le rendre justiciable de l'accusation de manque de clarté qu'on a portée contre lui cet après-midi.

M. le président. La parole est à M. Montalat, contre l'amendement.

M. Jean Montalat. La comptabilité qui est en usage au ministère des armées nous a parfois valu quelques difficultés dans l'interprétation du budget, mais jamais dans le domaine de la gendarmerie.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le budget de la gendarmerie a toujours été très clairement présenté au sein du budget des armées. En outre, nous avons tendance à épouser la position du président de la commission de la défense nationale et des forces armées sur l'amendement de M. Le Theule, car nous ne voulons en rien que la gendarmerie devienne une force autonome.

Du reste, je crois interpréter le sentiment de la gendarmerie en disant qu'elle désire que les crédits qui lui sont destinés continuent à être inscrits au budget des armées, sans qu'ils fassent l'objet d'une présentation spéciale dans un budget autonome.

Considérant que l'amendement de M. Le Theule est dangereux pour la gendarmerie, je me range donc à l'avis de la commission de la défense nationale et des forces armées.

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

M. Joël Le Theule. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'amendement que j'ai présenté ne procédait pas d'une idée neuve. J'en suis désolé pour mon ami, M. Sanguinetti, car sa belle formule ne « colle » pas à la réalité de mon amendement, mais cette idée avait déjà été présentée il y a trois ans et cet amendement avait été adopté par la commission de la défense nationale et des forces armées, notamment par M. Montalat.

M. Jean Montalat. Non, monsieur Le Theule. Depuis que vous êtes passé par le département de l'information, il ne semble que vous avez perdu la mémoire. (Sourires.)

M. Joël Le Theule. Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, la présentation des crédits de la gendarmerie est faite dans chaque fascicule des titres III et V mais, si l'on essaie de les récapituler, la recherche des différents chapitres est longue et les crédits de la gendarmerie en tant que tels n'apparaissent dans aucun tableau récapitulatif.

M. le secrétaire d'Etat a combattu mon amendement, mais il a laissé entendre que la présentation serait peut-être améliorée l'an prochain. Je lui demande donc de prendre l'engagement précis et modeste de présenter dans le « bleu » budgétaire des tableaux synthétiques faisant ressortir, entre autres, les crédits affectés à la gendarmerie.

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

M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Je rassure M. Le Theule. Nous ferons ce qu'il souhaite, à l'image d'ailleurs de ce qui a déjà été fait par le rapporteur de la commission des finances, qui publie en annexe de son rapport un tableau récapitulatif permettant une lecture rapide. Mais ce que M. Voilquin a fait de sa propre initiative, nous le ferons directement lors de l'élaboration des fascicules budgétaires.

M. le président. A la suite d'un accord aussi unanime, maintenez-vous votre amendement, monsieur Le Theule ?

M. Joël Le Theule. Non, monsieur le président ; je le retire.

M. le président. L'amendement n° 97 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs au ministère de la défense nationale.

TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

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

Le débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, trente-cinq minutes ;

Commissions, vingt-cinq minutes ;

Groupes :

Union des démocrates pour la République, vingt minutes ;

Républicains indépendants, dix minutes ;

Socialiste, quinze minutes ;

Communiste, dix minutes ;

Progrès et démocratie moderne, dix minutes ;

Isolés, cinq minutes.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, l'année dernière, l'examen du budget de l'aviation civile pour 1969 permettait d'aborder, par priorité, les difficultés relatives à l'équilibre financier et de gestion découlant des événements de mai 1968, mais laissait de ce fait quelque peu dans l'ombre les problèmes de fond dont l'étude et la solution engageront durablement l'avenir aéronautique de la France.

L'utilisation, en 1970, des appareils subsoniques gros porteurs et l'apparition, d'ici quatre ans, des premiers appareils supersoniques de type commercial volant à une vitesse supérieure à mach 2 constitueront des étapes qui exigent, non seulement une adaptation profonde des infrastructures et des techniques, mais également une prise de conscience des transformations qu'implique cette nouvelle dimension du transport aérien.

Abordant l'examen du projet de budget de l'aviation civile pour 1970, votre rapporteur constate qu'il traduit cette prise de conscience dans les actes du Gouvernement.

Ainsi, malgré l'effort de compression des dépenses d'investissement de l'Etat, le projet de budget pour 1970 prévoit les autorisations de dépenses nécessaires pour poursuivre sans ralentissement la réalisation des prototypes dont le succès peut assurer la vitalité et la rentabilité de notre production aéronautique au cours des prochaines années.

Il convient de souligner que, à la différence de l'année précédente, aucune subvention d'équilibre n'est réclamée par les compagnies aériennes de transport Air France et Air-Inter, ce qui démontre la qualité de l'effort entrepris par ces compagnies pour rétablir une situation que les événements de 1968 avaient sérieusement compromise.

En outre, les travaux d'extension de l'aérogare d'Orly et la construction de l'aéroport de Roissy-en-France peuvent continuer à être effectués dans des conditions normales, ce qui permettra ainsi à l'Aéroport de Paris d'assurer la progression rapide du trafic aérien dans l'avenir.

On peut résumer l'impression générale que donne l'examen de ce budget en affirmant qu'il n'est pas un budget de résignation dû aux circonstances, ni même un simple budget de reconduction, mais que pour l'essentiel — et je vous en donne acte, monsieur le ministre — il est un budget de progrès, en dépit de quelques compressions de dépenses que la règle commune lui a imposées.

Il convient donc d'examiner les propositions budgétaires consacrées à l'aviation civile pour avoir une opinion précise sur les choix qu'elles traduisent.

Le montant total des crédits du secrétariat général à l'aviation civile s'élève pour 1970 à 1.725 millions de francs, ce qui marque une augmentation de 6,70 p. 100 d'une année sur l'autre. Cette hausse — il faut le noter — est plus importante que le taux de progression des charges à caractère définitif du budget de 1970, progression qui s'élève à 6,21 p. 100 par rapport à 1969.

Les autorisations de programme demandées pour 1970 progressent de 9,4 p. 100 par rapport à celles qui ont été accordées l'an dernier. Le Gouvernement a donc considéré que certaines dépenses en capital du budget de l'aviation civile avaient un caractère prioritaire. Parmi celles-ci figurent notamment les dépenses de construction aéronautique.

Le Concorde, au cours de la troisième phase des essais, continue à se préparer, par suite du déroulement satisfaisant de son programme, à atteindre au printemps prochain des vitesses de l'ordre de mach 2.

Quelles peuvent être les perspectives commerciales ouvertes à cet appareil ?

La sortie du Tupolev 144 est normalement prévue pour fin 1972 ou début 1973, tandis que celle du S. S. T. américain est prévue pour 1978. Dans ce domaine où la compétition est serrée, il apparaît que la date de sortie de Concorde est essentielle.

Concorde reste donc bien placé avec cinq années d'avance sur le S. S. T., mais sa réussite commerciale est liée à la conservation de cette avance, ce qui implique que le lancement de la série ne soit ni retardé, ni étalé.

Nous pouvons prévoir la certification de Concorde pour le printemps 1973, ce qui permettrait les vols atlantiques la même année et les vols vers le Pacifique en 1974.

Mon rapport écrit analyse les enseignements à tirer des trois premières phases d'essais en vol.

L'Airbus A 300 B correspond à un « créneau » laissé vacant jusqu'à ce jour, celui du biréacteur de 250 places. Cet avion commercial subsonique court-moyen courrier s'intégrera parfaitement dans la nouvelle génération de la prochaine décennie, à côté des appareils américains moyens ou longs courriers tri-réacteurs ou quadriréacteurs de capacité plus grande.

L'Airbus A 300 B offre en classe unique 250 places très confortables, car le diamètre du fuselage permet d'implanter huit sièges de face tout en comportant des soutes de grande capacité.

Ces caractéristiques correspondent aux desiderata des grandes compagnies. L'appareil dispose d'un rayon d'action à pleine charge de 700 à 2.200 kilomètres, avec un confort supérieur aux appareils de l'actuelle génération, sa cellule et ses moteurs bénéficiant de la meilleure technologie disponible. L'Airbus respecte les trois impératifs du transport aérien mondial : confort, économie, silence. Il représente une importante contribution de l'Europe au progrès de l'aviation des années 1970.

Il apparaît prévisible que l'homologation de l'Airbus et les livraisons des premiers avions de série pourraient intervenir vers le milieu de 1973.

La construction de l'avion court-courrier Mercure, capable de transporter 134 passagers et 900 kilogrammes de fret sur 1.000 kilomètres, a été entreprise au milieu de 1969 par les usines d'avions Marcel Dassault.

L'Etat prend à sa charge, sous forme d'une participation forfaitaire remboursable, 80 p. 100 de la part française du coût total de l'opération Mercure, qui atteint 800 millions de francs aux conditions économiques d'avril 1968.

Le Mercure bénéficie des derniers progrès de la technologie. D'un poids maximum voisin de celui de la Caravelle II, il emportera 40 p. 100 de passagers en plus. Le premier vol de l'Avion Mercure est prévu pour le mois de mars 1971.

Venons-en aux compagnies aériennes.

La compagnie Air France, après avoir affronté les difficultés de l'année 1968, a pour objectif d'assurer l'équilibre de son compte d'exploitation en 1969, sans subvention de l'Etat. La compagnie nationale se fixe pour objectif de réaliser en 1970 un certain bénéfice, malgré les difficultés qui résultent pour elle du contrôle des changes.

Afin de faire face aux lourdes charges d'investissement que provoquera l'acquisition des appareils nouveaux mis sur le marché, en particulier des gros porteurs, Air France juge nécessaire le doublement du capital de la compagnie, qui est actuellement de 500 millions de francs. Cette opération, amorcée l'an dernier, se poursuit dans le projet de budget pour 1970. Il apparaît cependant qu'au terme de l'année 1973 la dette à moyen et à long terme d'Air France pourrait correspondre au triple du capital nouveau, pourtant élevé entre-temps à un milliard de francs.

Air France s'efforce de mettre au point un programme quinquennal « glissant » : une mise au point annuelle modifiera les prévisions à cinq ans arrêtees l'année précédente.

Le programme sera fondé essentiellement sur la rentabilité des trafics concevables et non pas sur les moyens d'exploitation existants. Il s'agit là d'une attitude nouvelle dont il convient d'apprécier l'inspiration et de contrôler les conséquences.

Les lignes exploitées par Air Inter se répartissent en un réseau commercial, exploité aux risques et périls de la compagnie, et en un réseau conventionné, exploité avec le concours des collectivités locales — et parfois des chambres de commerce — partiellement ou provisoirement aidées par le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire.

La participation du F. I. A. T. pour 1969 n'est pas encore déterminée, mais elle viendra, le cas échéant, diminuer la part des collectivités qui représente une très lourde charge puisque, compte non tenu de cette participation, le déficit des lignes conventionnées s'élèvera à 10 millions de francs pour Air-Inter et à 11,5 millions de francs pour les collectivités.

Au moment où un effort de réduction de leur train de vie est demandé aux départements et aux communes, il convient de les aider à faire face à des dépenses qui représentent cependant un support indispensable à une politique régionale bien comprise.

L'Union des transports aériens — U. T. A. — se classe au premier rang des compagnies françaises pour l'accroissement du trafic de 1967 à 1968, tandis que son coefficient de chargement des appareils a atteint 57,5 p. 100.

La grande tâche de l'U. T. A. au cours des années 1973-1975 sera de procéder au renouvellement de sa flotte de quadriréacteurs acquise en 1960.

La dévaluation a eu pour effet d'augmenter les recettes de cette entreprise largement implantée hors de nos frontières, au même titre d'ailleurs qu'elle majorait ses dépenses d'investissement pour l'achat de matériel étranger. Ce réajustement intervient pour la première fois depuis 1958, alors que depuis onze ans, face à des prix bloqués, l'importance des coûts de main-d'œuvre ne cessait de croître.

L'Aéroport de Paris comptait en 1951 un million de passagers aériens ; leur nombre s'élèvera à environ 10.700.000 cette année.

On constate ainsi une progression du nombre de passagers à peu près constante de 14 p. 100, ce qui conduit à un doublement de ce trafic tous les cinq ans. Pour l'essentiel — environ 80 p. 100 — il s'effectue sur de courtes ou moyennes distances : l'Europe, Londres, la métropole. En outre, le taux de croissance du fret est encore plus rapide, puisqu'il atteint 20 p. 100 environ par an.

Comment l'Aéroport de Paris s'adaptera-t-il à de tels besoins ?

Les agrandissements apportés à Orly par l'installation de satellites propres à recevoir les gros transporteurs transatlantiques, tel le Boeing 747, porteront la capacité de la gare à neuf millions de passagers. Ensuite, la mise en service d'Orly-Ouest donnera une capacité supplémentaire de six millions de passagers, ce qui permettra à Orly de faire face, en 1973, à un trafic de quinze millions de passagers par an. Mais cette limite, ainsi que l'interdiction de vol entre vingt-trois heures et six heures du matin, ont conduit à rechercher dans l'aéroport de Roissy-en-France une plate-forme ouverte vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ce qui facilitera grandement le développement du trafic, particulièrement du trafic de fret aérien.

Ce progrès du trafic de fret revêtra une importance fondamentale au cours des prochaines années, notamment dans les relations entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Dès 1973-1974, des compagnies américaines, comme la Pan American, envisagent de mettre en service de gros avions « tout fret » et de disposer d'une plate-forme en Europe occidentale, à partir de laquelle ce fret pourrait être réparti. Plusieurs aéroports sont en compétition pour l'obtenir : Francfort, Stuttgart, Amsterdam et Paris.

Paris pourrait disposer au moment voulu, à condition de ne pas retarder la mise en service de Roissy-en-France, d'installations modernes bien adaptées, mais se voit reprocher l'insuffisance de son réseau routier.

Je voudrais, à la demande de la commission des finances, appeler tout spécialement votre attention sur le problème des moyens d'accès d'Orly qui sont insuffisants. Heureusement, les travaux en cours vont doubler les moyens routiers actuels qui, dès 1971 apporteront une solution satisfaisante jusqu'en 1975. Mais il faut envisager des solutions nouvelles pour l'avenir.

Vous avez récemment précisé qu'un projet prévoyait pour 1975-1976 le prolongement de la ligne n° 5 du métropolitain jusqu'à Orly, moyennant un investissement d'environ 650 millions de francs. Il conviendrait, tout en confirmant que ce projet sera mis en chantier rapidement, de prévoir des moyens de liaison entre Paris et Roissy-en-France.

La ligne n° 5 pourrait remplir efficacement ce rôle, reliant ainsi Orly à Roissy-en-France, en desservant d'ailleurs les principales gares de la S.N.C.F. dans Paris.

Les observations formulées par la commission des finances au cours de l'examen des crédits de l'aviation civile pour 1970 ont porté, en particulier, sur les points suivants :

D'abord, au titre des dépenses ordinaires, sur le relogement des services centraux de l'aviation civile actuellement dispersés en onze lieux différents de Paris et de sa banlieue. Nul ne peut soutenir qu'un tel état de choses est compatible avec une bonne organisation administrative.

Il importe que le Gouvernement, par votre voix, monsieur le ministre, fasse connaître les initiatives qu'il compte prendre pour mettre fin à cet éparpillement, certainement très préjudiciable à l'efficacité et au bon rendement de ce service public.

Il est nécessaire par ailleurs que l'Assemblée nationale soit bien consciente des préoccupations que sa commission des finances a voulu lui faire partager en décidant de lui proposer un abattement de 1.228.000 francs sur les crédits de la navigation aérienne.

La navigation aérienne est le service dont la dotation prévue pour 1970 ainsi que les effectifs connaissent les plus fortes augmentations par rapport aux autres services de l'aviation civile. De 1969 à 1970, les dépenses ordinaires vont augmenter, en effet, de plus de 18 p. 100, alors que l'accroissement moyen de l'ensemble du budget de l'aviation civile n'est que de 10 p. 100. Quant aux effectifs, il est prévu, toutes compensations effectuées, 249 créations d'emplois pour la navigation aérienne sur un total de 309 emplois pour l'ensemble de ce budget.

Nul ne peut contester qu'un trafic aérien de plus en plus dense exige des moyens renforcés et des compétences plus développées pour faire face à sa régulation et à sa sécurité. Nous devons toutefois observer que les développements budgétaires qui figurent dans les documents officiels ne comportent aucune justification détaillée des augmentations des crédits et des créations d'emplois.

Les questions posées aux services pour connaître les recommandations du rapport Cahen-Salvador n'avaient pas reçu de réponse officielle lorsque la commission des finances a eu à statuer sur les propositions budgétaires.

En tant que rapporteur, je dois rendre hommage à certains collaborateurs du ministre des transports qui se sont efforcés de nous donner des indications officielles. Mais il demeure que la commission des finances n'a pas disposé des moyens nécessaires pour apprécier, en pleine connaissance du dossier, les propositions du Gouvernement.

Elle a d'ailleurs observé que les créations d'emplois qui lui étaient proposées tendaient essentiellement à permettre le recrutement d'éléments qui, pour la plupart, n'entreront en fonctions actives, formation achevée et service militaire accompli, que deux à quatre ans après l'intervention de la mesure budgétaire.

Sans doute, le Gouvernement a-t-il prévu quelques économies sur deux des chapitres concernés, mais il n'en a prononcé aucune sur les autres chapitres également touchés par cette mesure.

Votre commission aurait pu, dans ces conditions, supprimer une part plus importante de ces crédits mais elle a été sensible à l'utilité de ce service. Il est évident que le système de l'indemnité forfaitaire ne paraît pas valable et que doit être recherchée la formule de reclassement indiciaire que prévoyait la commission Cahen-Salvador.

Je terminerai par une observation concernant la création de cinq emplois de personnel contractuel à statut du Centre national

de la recherche scientifique afin de permettre à la météorologie nationale de prendre régulièrement en compte les chercheurs actuellement mis à sa disposition par la délégation générale à la recherche scientifique et technique et par la direction des recherches et moyens d'essai du ministère des armées.

La commission des finances ne met absolument pas en cause l'opportunité des recherches auxquelles se livrent ces spécialistes. Elle constate seulement que les effectifs budgétaires du service de la météorologie nationale comptent 2.394 unités, dont 96 agents contractuels. Elle estime donc qu'il doit être possible, sans nouvelle création d'emplois, de dégager, ne serait-ce qu'à l'occasion de mises à la retraite ou de départs, les cinq postes nécessaires pour régulariser la situation de chercheurs mis à sa disposition.

Sous le bénéfice de ces observations et des amendements qu'elle vous propose, la commission des finances vous invite à approuver le budget de l'aviation civile. (*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. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports, monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, mesdames, messieurs, comment se présente à l'approche de l'année 1970, notre aéronautique civile dont nous examinons aujourd'hui le budget ?

C'est d'abord une industrie en progression constante puisque, depuis quinze ans, le rythme annuel de croissance du trafic passagers, base de la productivité, atteint environ 15 p. 100. Ce chiffre tend à se maintenir et même à augmenter, surtout si l'on y ajoute le fret aérien. On peut donc estimer que le marché potentiel doublera dans les cinq prochaines années.

C'est ensuite une industrie exportatrice de premier plan. Depuis ces dernières années, notre balance commerciale est positive pour la construction aérienne. Je parle, bien entendu, des seuls matériels civils. L'exemple donné par le marché du Mystère 20 est significatif : pour une série de près de 300 avions dont 200 déjà livrés, les neuf dixièmes sont destinés aux Etats-Unis.

Quant au transport aérien, rappelons qu'Air France vient en deuxième rang, après Renault, des industries exportatrices françaises. En 1968, le chiffre d'affaires à l'exportation de la compagnie nationale s'est élevé à 1.686 millions de francs, soit 71 p. 100 de son chiffre d'affaires total.

Nous pourrions indiquer l'origine des passagers : sur 100 passagers 51 sont des étrangers, dont 13 Américains, 8 Anglais, 4 Allemands de l'Ouest, 2 Italiens, 2 Suisses, 2 Espagnols, 1 Canadien et 19 se répartissant entre diverses autres nationalités. On voit, par là, l'importance de la compagnie nationale sur le plan de l'exportation.

Notre aéronautique civile est enfin une industrie de pointe aux « retombées » technologiques importantes, liées surtout au développement du programme Concorde.

Mais ce progrès, cette présence industrielle, commerciale et technologique aux côtés des nations les plus évoluées — rappelons que nous venons au quatrième rang, après les Etats-Unis, l'U. R. S. S. et la Grande-Bretagne — comporte des contraintes et des exigences de plus en plus sévères.

Chaque fois que la capacité offerte — c'est-à-dire le produit — augmente en raison de l'accroissement de la vitesse et du nombre de sièges ou du tonnage offert par l'appareil, chaque fois qu'une clientèle nouvelle vient au transport aérien devenu aujourd'hui transport de masse, les tarifs ont tendance à diminuer. On a pu chiffrer cette érosion à 2 p. 100 par an. Mais c'est aussi la condition du développement du trafic. Il convient donc sur ce point de doser l'aménagement des tarifs.

Dans le même temps, le coût relatif des appareils ne cesse d'augmenter et M. Pierre-Donatien Cot rappelait, dans un article paru l'été dernier, qu'il y a dix ans le coût d'un avion long courrier était de l'ordre de 1 p. 100 du chiffre d'affaires d'Air France. Aujourd'hui, un Boeing 707 en représente 2 p. 100 et demain le Boeing 747 équivaldra vraisemblablement à 4 p. 100. Il est vrai qu'entre le passage de 1 p. 100 à 2 p. 100 le chiffre d'affaires d'Air France a doublé.

Il faut admettre aussi cette frénésie de vitesse et de nouveauté qui bouleverse les prévisions les plus sérieuses. Nous ne croyons pas, pour cette raison, qu'il sera possible de maintenir très longtemps les vols longs courriers subsoniques quand les vols supersoniques entreront en service.

Ces diverses considérations m'ont paru utiles pour juger le budget de 1970 et, ce qui n'est pas interdit, pour fixer certaines orientations prospectives.

Dans un budget que le ministre chargé de la défense nationale qualifiait cet après-midi de « conjoncturel », vous avez

réussi à maintenir l'effort considéré comme prioritaire pour le financement des études et des essais de prototypes. Ainsi Concorde, Airbus, Mercure sont en bonne voie. Nous vous en félicitons, monsieur le ministre.

Mais, avant les prochains choix budgétaires, nous souhaitons vous aider à obtenir pour 1971 des crédits plus importants, notamment au chapitre 53-24, véritable clé des développements civils.

La recherche aussi doit être mieux traitée. Il suffit de rappeler que les premières études pour la construction d'un avion supersonique ont commencé dès 1956, il y a près de quatorze ans, pour nous inciter à regarder très au-delà de Concorde.

L'avion hypersonique volant à mach 3 entrera en service dans les deux ou trois prochaines décennies. Ce n'est donc pas de la science fiction.

Cela signifie qu'un voyage qui nécessite actuellement vingt heures de vol à mach 0,8 serait réduit à environ cinq heures à mach 3,2. Ainsi n'importe quel point du monde pourrait être atteint dans ce temps.

Paul Morand, en avance sur l'époque, écrivait : « Bientôt le tour du monde, le tour de la cage sera vite fait. » De nos jours Hugo écrirait : « L'enfant demandera : Puis-je courir aux Indes ? Et la mère répondra : Emporte ton goûter. »

Ce n'est pas non plus du domaine de la fiction d'imaginer les avions à décollage et atterrissage vertical qui succéderont, au cours de la même période, aux avions classiques et à décollage court.

Ce progrès, nul ne l'arrêtera, nul ne le limitera et c'est heureux car il est bénéfique. Ce que l'aviation civile a pu faire pour le rapprochement des peuples et le développement des échanges est une œuvre au service de la civilisation. Seul l'avion brise vraiment les frontières.

Après cette anticipation qui n'a d'autre but que de vous inciter à prévoir — dix-sept années se seront écoulées entre l'idée de Concorde et sa mise en service — revenons au présent.

La semaine dernière, quatre pilotes de ligne : deux Américains, un Anglais et un Français ont évalué les possibilités de l'appareil à mach 1,2. Les titres de la presse à ce sujet sont élogieux : « Concert d'éloges pour Concorde devant ses juges », « Certificat de « bonne conduite » délivré à Concorde », « Les pilotes civils ont « démystifié » Concorde », « Tout pilote de ligne devrait pouvoir prendre les commandes de Concorde », « Les pilotes sont satisfaits de Concorde », « Concorde est un avion facile à piloter, déclarent quatre commandants de bord », « Les quatre commandants qui ont piloté Concorde sont enthousiasmés par les performances du prototype », « Concorde a donné satisfaction à ses quatre futurs clients », « Après une session de vol supersonique, les quatre pilotes de ligne d'accord : « Concorde est un avion extraordinaire », « Les pilotes sont enthousiasmés par les vols sur Concorde », etc.

Concorde tient donc ses promesses.

Au début de l'année prochaine, la même évaluation de ses possibilités sera renouvelée, cette fois à mach 2.

Le programme se déroule dans de bonnes conditions vers les étapes finales : certification en 1972, entrée en service en 1973. Sud-Aviation envisage, pour Concorde, un marché de plusieurs centaines d'unités jusqu'en 1980.

L'Airbus dispose d'un marché plus vaste : entre mille et douze cents unités. Mercure peut prendre une part importante d'une demande évaluée à 1.800 unités pour ce type d'appareil.

Ainsi, Concorde, long courrier supersonique, Airbus, moyen courrier gros porteur, et Mercure, court courrier, constituent une gamme qui répond aux besoins prévisibles du marché jusqu'en 1980.

Dans une conjoncture difficile, la situation de nos compagnies de transport aérien s'est maintenue, et c'est au prix d'efforts considérables de sa direction et des différentes catégories de son personnel qu'Air France pourra présenter, pour 1969, un compte d'exploitation légèrement bénéficiaire.

Des mesures sérieuses d'économie, de nouvelles méthodes de gestion, des décisions prises à différents niveaux de l'entreprise ont permis un véritable redressement que les résultats du premier semestre semblaient devoir compromettre.

La compagnie Air Inter connaît les difficultés et les servitudes qui tiennent à son statut et que nous avons souvent expliquées à cette tribune.

Un déficit acceptable doit être apprécié dans ces conditions, malgré une amélioration des résultats du trafic, un effort pour une meilleure gestion et des économies importantes. L'avenir de cette compagnie n'est pas pour autant véritablement assuré.

L'U. T. A., société privée, doit faire face à des investissements très lourds pour le renouvellement de sa flotte — ainsi que vient de le signaler mon ami M. Baudis qui m'a précédé à cette tribune — ce qui ne lui permet guère non plus de réaliser des bénéfices.

J'insisterai sur la partie de mon rapport consacrée à l'aéroport de Paris qui doit supporter des charges trop lourdes, incompatible avec l'importance des travaux prévus, notamment à Roissy, qui peut et doit devenir le premier aéroport européen.

C'est là un problème — nous le répétons — dont la solution ne peut être différée, pas plus d'ailleurs que nous ne pouvons différer les programmes de développement de nos infrastructures.

Maintenant je voudrais évoquer une fois de plus la situation des personnels de la sécurité aérienne. La commission de la production et des échanges s'est en effet préoccupée de cette question.

Il est évident que l'évolution du trafic aérien et des matériels volants impose une complexité et une densité toujours plus grande des équipements de guidage et de navigation. L'encroisement de l'espace aérien, la circulation d'appareils très diversifiés : longs courriers supersoniques, avions courts courriers de liaison à décollage court, hélicoptères, avions d'affaires et de tourisme, supposent autant de voies et de procédures de vol différentes. L'automatisme des équipements n'exclut ni la compétence ni la responsabilité des contrôleurs de la sécurité aérienne.

Sans envisager aujourd'hui les mesures à long terme propres à définir la carrière et le statut des contrôleurs et électroniciens de la sécurité aérienne, acceptez, monsieur le ministre, dans le cadre de cette loi de finances, les mesures modestes et équitables qu'ils attendent.

C'est en tenant compte de ces diverses observations — et surtout de celles contenues dans le rapport écrit que je n'ai pas voulu reprendre à cette tribune — que la commission de la production et des échanges, suivant son rapporteur, a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile. (*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 ministre des transports.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Mesdames, messieurs, M. le rapporteur spécial de la commission des finances a eu à la fois l'amabilité et l'objectivité de déclarer que le budget que je présentais ce soir était un budget de progrès.

Je tiens à l'en remercier car cette appréciation correspond à la réalité. Je vais le démontrer comme il l'a fait lui-même, suivi par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

En effet, ce budget marque une sensible augmentation — 10 p. 100 pour les crédits de fonctionnement, 6 p. 100 pour les crédits d'équipement — en dépit des difficultés financières que nous connaissons en ce moment. Il est d'ailleurs tout à fait normal que le Gouvernement ait consenti un effort en faveur de ce budget, comme il l'a fait pour ceux de l'éducation nationale et des postes et télécommunications.

Après les deux rapporteurs qui m'ont précédé à cette tribune, je dois souligner l'importance croissante que revêt l'aviation civile et qu'attestent l'augmentation de son trafic et l'attrait de plus en plus grand exercé par ce mode de transport moderne.

Sans vouloir à cette heure tardive m'étendre longuement, je tiens, mesdames, messieurs, à vous exposer le point de vue du Gouvernement sur les trois rubriques suivantes : administration des services de l'aviation civile, construction aéronautique et transport aérien. Je me réserve d'ailleurs d'intervenir ultérieurement sur les amendements déposés au nom de la commission des finances, qui appellent de ma part non seulement quelques observations, mais aussi quelques objections.

En ce qui concerne l'administration des services de l'aviation civile, l'objectif de mon ministère et du Gouvernement tout entier est d'essayer, par tous les moyens possibles, de s'adapter au développement et à la modernisation de l'aviation.

Pour ce qui est de l'Aéroport de Paris, je ne reviendrai pas sur la nécessité d'agrandir l'aérodrome d'Orly, l'opération est en cours. Il en est de même de la construction de l'aéroport de Roissy-en-France. Mais j'insisterai sur un problème qui a été soulevé à deux reprises, aujourd'hui et il y a quinze jours, lors de la discussion du budget des transports terrestres, et qui peut se résumer ainsi : il ne suffit pas d'aller rapidement de Toulouse à Paris, encore faut-il aller rapidement d'Orly à Paris.

A ce sujet, je tiens à confirmer ce que j'ai déclaré à cette même tribune il y a quinze jours. Nous avons l'intention de relier Paris à Orly en prolongeant jusqu'à l'aéroport la ligne de métro numéro 5. Une telle opération, qui nécessite, hélas ! plusieurs années, ne sera pas achevée avant 1975. Elle exigera, en outre, des crédits importants, puisque le coût de sa réalisation est actuellement estimé à 650 millions de francs.

En attendant, la construction en cours de l'autoroute H 6 permettra, dans le courant de l'année 1971, c'est-à-dire dans

quinze ou dix-huit mois, d'affecter, dans la mesure nécessaire, cette autoroute ou l'un des accès actuels de l'autoroute du Sud A 6 aux autobus et taxis de liaison avec Orly.

En ce qui concerne Roissy-en-France, déjà desservi par l'autoroute A 1, l'autoroute B 3 qui se dirigera vers l'Est de la banlieue parisienne, pourra aussi améliorer les relations avec cet aéroport.

Il n'en reste pas moins que, dans quelques années, quand l'aéroport de Roissy-en-France sera achevé, il conviendra effectivement de prévoir une desserte ferroviaire, soit par la S. N. C. F., soit par le métro.

La liaison par les seules voies routières et autoroutières est donc, vous le voyez, appelée à être complétée d'ici à 1975, d'un côté, par le métro et, de l'autre, soit par le métro, soit par la S. N. C. F.

J'ai tenu à insister sur cet important problème, au sujet duquel des questions m'ont été posées à plusieurs reprises.

En ce qui concerne le financement des opérations en capital de l'Aéroport de Paris, mon ministère étudie actuellement avec le ministère de l'économie et des finances la possibilité d'aboutir à une solution valable.

Je n'évoquerai pas en détail tous les autres aéroports, à propos, desquels des demandes nombreuses et, au demeurant, parfaitement valables, me sont adressées. J'indique seulement que nous entreprenons actuellement les opérations concernant l'aéroport de Lyon-Satolas.

A propos de l'administration de l'aviation civile, une autre question fort importante a été soulevée : celle de la navigation aérienne et de son contrôle.

Grâce à l'informatique, elle bénéficie d'une exploitation plus rapide et plus efficace des renseignements traités par la météorologie. Récemment, et en partie pour cette raison, la compagnie Air-Inter a pu abaisser ses minima météorologiques d'atterrissage. D'autre part, la couverture par radar de l'espace aérien sera poursuivie. A ce sujet, il m'est agréable de vous indiquer, que notre expérience de l'utilisation des ordinateurs pour le décodage des signaux radar primaires et secondaires donne à la France, dans ce domaine, une avance technique remarquable et qui mérite particulièrement d'être soulignée.

Mais, à côté des problèmes techniques de modernisation, se pose un problème humain qui intéresse les personnels du contrôle de la circulation aérienne.

L'intensité du trafic aérien et les performances des appareils modernes nous imposent — je le reconnais bien volontiers — de reconsidérer l'organisation des services de contrôle.

De plus, les activités aériennes de la défense nationale et celles de l'aviation civile se déroulent dans le même espace aérien. Je souhaite, à ce propos, que l'on n'oppose pas les deux contrôles, civil et militaire, qui sont en fait complémentaires et se rendent mutuellement des services.

Ces activités exigent d'ailleurs d'être étroitement coordonnées et nous poursuivons actuellement des études tendant à réorganiser tout le système de contrôle de la circulation aérienne.

Cependant tous les problèmes ne peuvent pas être réglés en même temps. C'est pourquoi nous avons voulu, à la suite des travaux et des avis de la commission Cahen-Salvador, créée en 1968, procéder dans l'ordre et par étapes.

D'abord un certain nombre de problèmes se posaient en matière de traitements et de reclassements indiciaires.

Je signale que, dans le budget, qui vous est soumis, malgré les difficultés financières que vous connaissez et les restrictions budgétaires qui en résultent, le Gouvernement a pu dégager des crédits supplémentaires pour le contrôle de la circulation aérienne. C'est ainsi que j'ai obtenu la création de 253 emplois nouveaux, ce qui représente une somme globale de 12 millions 500.000 francs. J'ai en outre obtenu, après de longues discussions, un crédit complémentaire de 5 millions de francs, en particulier pour améliorer le taux de l'indemnité forfaitaire spéciale allouée à ces mêmes personnels.

Certes, comme M. le rapporteur spécial de la commission des finances l'a déclaré, les personnels de la navigation aérienne, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, s'ils sont toujours heureux de recevoir des indemnités, s'ils enregistrent un certain nombre d'actes positifs, rappellent que le problème des revalorisations indiciaires continue à se poser pour certains.

Je tiens à confirmer ce que j'ai dit à plusieurs reprises aux représentants du personnel, à Paris et à Toulouse, il y a une quinzaine de jours, alors que M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale et moi-même inaugurons l'école nationale supérieure d'aéronautique et l'école nationale de l'aviation civile, deux belles réussites.

Nous avons été obligés, en raison des circonstances, de procéder par étapes en revalorisant, dans un premier temps, un certain nombre d'indemnités.

Nous nous efforçons actuellement de résoudre le problème des électroniciens de la sécurité aérienne — les E. S. A. La

solution de ce problème — je le sais — n'est pas particulièrement facile. Mais nous devons nous y employer. Car il est certain que l'ensemble des corps de la navigation aérienne doit bénéficier de solutions harmonieuses.

Outre ces problèmes d'indemnités et de revisions indiciaires, se pose le problème de fond, celui de l'organisation du service, qui n'a d'ailleurs pas été directement abordé par la commission Cahen-Salvador, dont j'ai parlé précédemment. Il convient de s'atteler aussi à la solution de ce problème. Car la circulation aérienne devient de plus en plus difficile, de plus en plus technique. Il y a là une tâche à laquelle, mes collaborateurs et moi-même, nous nous employons avec beaucoup de sérieux et — je dois l'ajouter — avec beaucoup de ténacité.

Je me résume. Premièrement, création de 253 emplois nouveaux ; deuxièmement, octroi d'un crédit supplémentaire de 5 millions pour les indemnités, indépendamment de la revalorisation de certains indices ; troisièmement, problème du statut de la navigation aérienne que nous examinerons, bien entendu, avec le personnel lui-même, comme, dans différents domaines de mon ministère, nous avons traité d'autres problèmes, relatifs tant à la S. N. C. F. qu'à la R. A. T. P., problèmes au sujet desquels nous sommes récemment arrivés à une solution satisfaisante.

Le deuxième chapitre que je veux maintenant aborder est celui de la construction aéronautique civile. Je ne m'y attarderai pas longuement. Car MM. les rapporteurs — et je les en remercie — y ont particulièrement insisté.

A propos de Concorde, M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a fait à cette tribune une excellente revue de presse. Je ne pourrais que parodier son intervention si j'y ajoutais quoi que ce soit.

Je signalerai cependant qu'il m'a été fort agréable, après avoir rendu visite à l'école nationale de l'aviation civile et à l'école supérieure d'aéronautique, de voir à Toulouse Concorde et son équipage ainsi que la direction et le personnel de Sud-Aviation. J'en ai profité pour visiter quelques ateliers de l'immense usine de Toulouse.

Concorde a eu dès l'origine des détracteurs. Il en avait récemment encore, quand je suis arrivé au ministère des transports. Je constate avec satisfaction qu'au fur et à mesure que les incertitudes sont levées à son sujet, ses détracteurs reconnaissent objectivement que des progrès ont été réalisés.

Certes, nous n'en sommes pas encore à la fin des essais. Mais, de semaine en semaine, les essais à mach 1, mach 1,05, mach 1,10, mach 1,25, mach 1,30 se déroulent de façon satisfaisante. A ce propos, un fait mérite d'être signalé : des pilotes de ligne, américains et anglais, se sont rendus la semaine dernière à Toulouse pour essayer Concorde et ils en ont dit le plus grand bien.

Ce qui importe maintenant — et M. le rapporteur spécial l'a souligné à juste titre — c'est de ne plus attendre pour lancer des travaux de construction en série. Car, si le problème technique et celui de la sécurité sont importants, le problème commercial ne l'est pas moins.

Il faut, bien entendu, que l'appareil soit d'une technique éprouvée et qu'il offre la plus grande sécurité. Mais il faut aussi arriver à temps sur le marché mondial pour y placer un nombre suffisant d'appareils.

C'est pourquoi, au cours d'un conseil restreint qui s'est tenu tout récemment à l'Elysée et dont la presse a longuement parlé, le lancement d'une nouvelle tranche de travaux de série a été décidé.

J'indique en outre à l'Assemblée qu'en dehors des crédits qui figurent au budget de 1970, certains crédits de régularisation seront inscrits dans le collectif de 1969, qui viendra en discussion avant la fin de l'année.

Voilà pour le Concorde. Je souhaite que tous les essais qui seront réalisés au cours des prochains mois confirment ceux qui ont été effectués jusqu'à présent.

N'oublions pas, mesdames et messieurs, que Concorde représente pour les usines Sud-Aviation, un plan de charge particulièrement important. Dans ces conditions, on peut dire qu'il s'agit là d'une grande œuvre nationale à laquelle tous les techniciens et tous les ouvriers de Sud-Aviation, je dirai même tous les Français, sont vivement intéressés.

J'en viens maintenant à l'Airbus, au sujet duquel un accord avec l'Allemagne a été signé au début de cette année par mon prédécesseur, M. Jean Chamant.

J'insisterai surtout sur la coopération internationale dont ce programme fait l'objet. Si la Grande-Bretagne n'a pas persisté dans ses premières intentions, en revanche, la République fédérale d'Allemagne a conclu avec nous l'accord auquel je viens de faire allusion. Le gouvernement néerlandais s'est récemment déclaré disposé à participer à ce programme. Des conversations sont également en cours avec le gouvernement italien.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, l'Airbus constitue l'un des meilleurs supports de l'industrie aéronautique européenne.

En ce qui concerne enfin le Mercure, je ne puis mieux faire, mesdames, messieurs, que de confirmer ce qu'ont déclaré les rapporteurs. En la circonstance, la société Marcel Dassault a montré une fois de plus sa capacité en matière aéronautique, comme elle l'avait fait hier pour le Mystère 20 dont vous connaissez le succès au point de vue commercial et comme elle le fera sans doute demain avec le Mystère 10 qui intéresse déjà les Etats-Unis.

A propos des problèmes de construction et de circulation des avions, des questions me seront certainement posées au sujet du bruit. Mais je précise tout de suite que, dans ce domaine, en dehors des dispositions applicables à l'aéroport d'Orly entre onze heures du soir et six heures du matin, nous poursuivons les études entreprises avec les techniciens, afin de prendre toutes mesures utiles pour atténuer le bruit aux environs des aéroports.

Je dirai enfin quelques mots des transports aériens. Les rapporteurs ont évoqué la situation de la compagnie Air France, qu'a progressé d'année en année, sauf bien entendu en 1968 en raison des événements des mois de mai et juin. M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a justement souligné que, dès maintenant, à la fin novembre, on pouvait estimer que le bilan financier d'Air France pour 1969 serait positif. Résultat qui tient, entre autres, à la modernisation et à la rationalisation de l'administration de la société et de ses méthodes de commandement.

Le réseau d'Air France n'a pas subi ces derniers temps de modifications importantes. Mais nous pouvons légitimement espérer qu'à partir du 1^{er} avril 1970, si un accord intervient d'ici là avec l'U. R. S. S., ce que j'espère, nous pourrions effectuer le survol de la Sibérie. Ce sera, je crois, un accord particulièrement important, à l'effet positif pour Air France comme pour les relations que nous pouvons avoir, dans ce domaine, avec l'U. R. S. S. La compagnie Air-Inter a également fourni un gros effort dans le sens de l'économie tout en améliorant les dessertes nationales dont elle a été chargée. Après le rapporteur spécial de la commission des finances, je voudrais parler des subventions que doivent consentir les collectivités locales — départements et communes — et les chambres de commerce. Les élus locaux, maires et conseillers généraux comme moi-même, qui siègent dans cette Assemblée connaissent bien ce problème. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir récemment avec les dirigeants d'Air-Inter que je dois revoir bientôt. Je sais aussi, pour l'avoir entendu dire non seulement dans ma région mais aussi en Bretagne où j'ai rencontré, il y a deux mois, ses députés et les représentants du Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons, que des problèmes délicats se poseront, l'année prochaine, aux chambres de commerce, car le ministère de l'industrie leur a demandé de maintenir leur budget de 1970 au niveau de celui de 1969. Voilà donc en ce qui concerne Air France, Air-Inter et l'U. T. A. dont les progrès ont été soulignés tout à l'heure.

Au sujet des transports aériens, je voudrais dire un mot de ce qu'il est convenu d'appeler la piraterie aérienne, question qui suscite une grande inquiétude dans le monde, et même en France où, fort heureusement, elle ne s'est pas encore posée. J'ai reçu récemment un certain nombre de pilotes de ligne qui m'ont entretenu de ce problème très grave en même temps que de leurs autres préoccupations. Une convention a été signée à Tokyo à ce sujet, et j'espère qu'elle sera bientôt soumise à la ratification du Parlement. Toutefois, cette convention internationale ne suffit pas. Elle est, certes, indispensable mais encore convient-il de la compléter et de voir adoptée par chaque pays une législation moderne et adaptée à la lutte contre une telle piraterie. Je pense qu'en accord avec M. le garde des sceaux, nous pourrions soumettre au Parlement, après qu'il aura ratifié la convention de Tokyo, un projet de loi tendant à la répression de la piraterie aérienne condamnée par la plupart des pays.

Un autre problème a été soulevé : celui des charters. On a reproché et on reproche à la grande compagnie nationale Air France de ne pas assez mettre en œuvre ce mode de transport. En fait, je pense qu'au cours de l'année 1970, une politique plus libérale pourra être appliquée dans ce sens, car il est nécessaire de nous libérer du protectionnisme et ainsi de prendre notre place sur le plan national comme sur le plan international. En effet, il faut bien reconnaître que les Français ont tendance, dans l'état actuel des choses, à vouloir utiliser les compagnies étrangères, qu'ils habitent près de la frontière ou à l'intérieur du pays.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. C'est très juste !

M. le ministre des transports. J'en viens à la coordination qui doit exister entre les compagnies françaises, qu'il s'agisse de la compagnie nationale Air France, d'Air Inter ou de l'U. T. A.

Bien entendu, elles ont chacune leur rôle à jouer. Elles ont des statuts différents, d'ordre public ou d'ordre privé. Mais il est nécessaire que, sur les points essentiels, comme je le leur ai déjà demandé — et cela a déjà été réalisé dans quelques cas, ces derniers mois — ces compagnies se mettent d'accord et qu'elles soient complémentaires. Tout en jouant le jeu normal de la libre concurrence, il y a un certain ordre, une certaine coordination à réaliser dans ce domaine.

Enfin, sur le plan européen, nos principales compagnies se sont engagées dans une coopération librement consentie que je crois très fructueuse et que nous sommes décidés à encourager. Un certain nombre d'exemples pourraient en être cités.

Tel est, mesdames, messieurs, le tour d'horizon, peut-être rapide mais volontairement très précis, auquel j'ai voulu procéder devant vous.

Ce budget de progrès, en dépit des difficultés financières de l'heure, doit nous permettre de faire face aux besoins essentiels de 1970, qu'il s'agisse des aéroports, des constructions aéronautiques ou du personnel.

Nous l'avons voulu ainsi parce que nous avons le sentiment que l'aviation civile joue, à l'intérieur de nos frontières, en Europe et dans le monde, un rôle sans cesse grandissant, parce que nous savons aussi qu'elle n'est plus, comme naguère, réservée à quelques privilégiés — hommes d'affaires ou hommes politiques — mais qu'elle devient un mode de transport dont la faveur croît parmi les Français.

Voilà pourquoi le budget que j'ai l'honneur de vous présenter ce soir devait marquer un progrès malgré la période de difficultés financières que nous vivons. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Jean Dardé. Monsieur le ministre, comme je l'ai fait l'an passé, je voudrais aborder à cette tribune les problèmes de la construction aéronautique française et la part prise par votre budget de 1970 à ces activités. Je dirai ensuite quelques mots des difficultés actuelles de certaines catégories de personnel.

Depuis la précédente discussion budgétaire, l'opinion publique a l'impression que l'industrie aéronautique se porte bien. Cette impression provient de l'éclatant succès obtenu par nos ingénieurs, nos techniciens et nos ouvriers avec l'avion Concorde dont le premier vol a eu lieu au début du mois de mars et dont les essais techniques se poursuivent dans les meilleures conditions. Ce succès place déjà la France et la Grande-Bretagne, réunies dans cette opération, dans le peloton de tête des nations qui sont en compétition pour la production et la vente d'avions.

Mais, monsieur le ministre, ce succès ne doit pas nous masquer les problèmes de l'aéronautique française. Les difficultés rencontrées en 1969 avaient d'ailleurs été prévues en 1968, car en relisant mon intervention de l'an dernier, je constate que j'avais déjà alerté votre prédécesseur sur bien des points.

Mais j'ai été écouté bien tardivement en ce qui concerne les commandes supplémentaires de Caravelle ou de Caravelle 12. Aussi, Sud-Aviation a dû réduire les temps de travail et a été très près de licencier une partie du personnel.

Je vous renvoie, à ce sujet, au rapport de M. Labbé, où l'on peut lire, à la page 11 : « L'industrie aéronautique connaît actuellement une baisse d'activité qui est particulièrement ressentie à Sud-Aviation et à la S. N. E. C. M. A. Ces sociétés sont appelées à faire de gros efforts pour comprimer leurs dépenses et améliorer leur productivité. »

C'est ce qui vous explique les réductions d'horaires et c'est ce qui vous explique aussi que mes amis ont noté avec satisfaction, dans votre budget, un certain nombre de mesures positives au premier rang desquelles je place le fait que le Gouvernement considère l'industrie aéronautique comme prioritaire et que votre budget bénéficie d'une augmentation de crédits. En effet, vos autorisations de programme augmenteront, en 1970, de 9,4 p. 100 et vos crédits de paiement de 6,7 p. 100.

Mais là encore, je dois souligner que, malgré cet effort bien tardif, le V^e Plan ne sera exécuté, si tout va bien, qu'à 83,2 p. 100. C'est le résultat des tergiversations qui ont marqué la politique de vos prédécesseurs. Nous en payons aujourd'hui les conséquences. Aussi, monsieur le ministre, je vous demande de confirmer cette priorité et de veiller à ce qu'il ne soit porté aucune atteinte à votre budget en cours d'année.

Deuxième fait positif : la promesse qui nous a été faite ici même par M. Debré, voilà quelques jours, qu'il n'y aurait pas de licenciement ou de déplacement autoritaire à la suite de la concentration de notre industrie aéronautique. Je vous demande d'y veiller.

Troisième fait positif : la décision du Gouvernement de commander trois Concorde. Mais, monsieur le ministre, ne faites pas

comme le Gouvernement précédent, ne tardez pas à passer et à confirmer ces commandes.

Enfin, le budget de 1970 sera celui de la concentration de l'industrie aéronautique. A cet égard, vous allez vous trouver en face d'un secteur mi-public, mi-privé. Le groupe socialiste a le souci de voir cette industrie adopter une même ligne de conduite. Elle doit absolument rattraper le retard accumulé pendant le V^e Plan. Elle doit poursuivre son action dans le domaine de la recherche fondamentale et appliquée.

Mais, pour cela, il faut une unité de vue, une unité de pensée. Comment ferez-vous prévaloir l'intérêt général si une partie de l'industrie aéronautique échappe à votre contrôle ?

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous réclamons la nationalisation de toute l'industrie aéronautique, car, ne vous y trompez pas, rien n'est réglé malgré les succès obtenus. La nouvelle société nationale que vous allez constituer reposera presque totalement sur le succès des programmes Concorde et Airbus. Tout doit être fait pour que ces deux opérations soient lancées dès la fin des essais si ceux-ci, comme nous le pensons, se révèlent satisfaisants.

L'accord sur l'Airbus a été signé le 29 mai 1969 et il est maintenant en vigueur. Il est prévu que le certificat de navigabilité pourra être obtenu à la fin de 1973.

Je vous demande de veiller à ce que ce programme soit tenu du point de vue des crédits. C'est important pour le plan de charge de nos industries. C'est aussi très important pour l'effort de compétition internationale dans lequel nous sommes engagés.

L'Airbus est un biréacteur court et moyen courrier de 200 à 280 places, dont la vitesse de croisière dépassera 800 kilomètres à l'heure. Certains l'appellent déjà « Le Concorde du pauvre ». Nous y tenons beaucoup et je suis heureux que la question de principe concernant cet appareil ait pu être réglée, alors que nous en étions bien loin, l'an dernier à pareille époque.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais dire à propos de l'industrie aéronautique. J'ajoute que nous sommes dans une année de transition qui impose la poursuite et l'accentuation des efforts entrepris.

Sans doute, bien des incertitudes qui pesaient sur notre industrie ont disparu. Mais plusieurs autres demeurent. Il nous faut réussir la concentration et mener à bien l'opération Concorde sur le plan commercial, après l'avoir conduite avec succès sur le plan technique.

Ne négligez aucun effort pour permettre à notre industrie de tourner au rythme élevé de production et de qualité qui deviennent ses traditions, dont nous sommes fiers.

Enfin, monsieur le ministre, sur le plan social tout ne va pas pour le mieux dans le secteur dont vous avez la charge. J'aborderai rapidement les problèmes des personnels de la météorologie nationale et de la navigation aérienne, que vous avez traités tout à l'heure.

Tout d'abord, les personnels de la météorologie sont inquiets des perspectives que leur offre le budget de 1970. Aucune création d'emploi n'est prévue. Nous craignons que cela ne permette pas de mettre en œuvre les moyens techniques nouveaux attribués à ce service, notamment les ordinateurs.

Or, la commission des finances propose la suppression de cinq emplois sur contrat au C. N. R. S. Ce n'est pas raisonnable et mon groupe s'oppose à cet amendement qui, s'il était adopté, priverait la météorologie des spécialistes du software, parfaitement familiarisés avec l'ensemble électronique en service. Il faudrait donc former des personnels spécialisés, d'où une perte de temps et des retards dans la mise en route d'équipements coûteux dont la rentabilité rapide s'impose.

Plus graves encore sont les problèmes de la navigation aérienne. Les électroniciens de la sécurité aérienne demandent essentiellement l'application du protocole d'accord signé le 4 juillet 1968 et la prise en considération des conclusions de la commission Cahen-Salvador.

Ils demandent aussi que les crédits inscrits aux chapitres 31-21, 31-22 et 31-92 soient non seulement consacrés aux aménagements statutaires et indemnitaires, mais aussi aux aménagements indiciaires. Vous en avez parlé tout à l'heure.

Lors de votre visite à l'École nationale de l'aviation civile de Toulouse, vous avez promis que cette question serait réglée. Aussi est-ce avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté la déclaration que vous venez de faire.

Enfin, le bruit court, dont la presse nationale s'est fait récemment l'écho, que ces personnels seraient prochainement placés sous l'autorité du ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Les organisations syndicales s'opposent farouchement à ce projet. J'aimerais connaître vos intentions à ce sujet.

Voilà, monsieur le ministre, quelques observations sur votre budget de 1970. Il n'est, malheureusement, pas encore le véritable budget que nous souhaitons pour l'aéronautique française. La situation reste bien préoccupante.

Ce budget comporte des promesses. Le groupe socialiste jugera sur les actes qui, mieux que les promesses, nous montreront si vous voulez vraiment faire de l'industrie aéronautique française une industrie de pointe, une industrie compétitive sur tous les marchés internationaux.

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

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, le groupe Progrès et démocratie moderne a enregistré avec une très vive satisfaction les déclarations que vous venez de faire à cette tribune.

Vous nous avez signalé tous les éléments favorables de votre budget et nous nous réjouissons que votre dynamisme ait pu triompher des difficultés de la conjoncture. Nous vous en félicitons.

Nous sommes heureux de savoir que vous entendez développer une politique nationale de l'aéronautique. Vos déclarations sur l'avenir de Concorde et les indications que nous a fournies le rapporteur de la commission des finances, M. Baudis, nous rassurent quelque peu. Si, comme M. Labbé l'a dit, la revue de presse est excellente, il s'agit quand même de la grande presse alors que les journaux spécialisés ont émis, à certaines époques, quelques réserves.

Certes, je n'ai aucune expérience en la matière, et le général Stehlin sera mieux placé que moi-même pour en parler tout à l'heure, mais si Concorde peut réellement réussir, nous en sommes tout particulièrement heureux pour notre industrie.

Les options que vous avez prises en ce qui concerne l'Airbus et Mercure vont dans le même sens : elles nous satisfont entièrement, et nous pensons que la décision du Gouvernement portera des fruits très appréciés.

Puisque nous faisons allusion à la région du Sud-Ouest dont la vocation aéronautique est certaine, je relève que M. Michel Debré a déclaré devant nous, l'autre jour, que, pour le moment, il n'était pas question de modifier l'implantation des usines.

Je voudrais faire ici une digression d'ordre local, puisque je représente un département qui abrite deux entreprises aéronautiques dont l'une, Turboméca, ne pose aucun problème. En revanche, dans ma propre circonscription, Potez-Landes nous a donné bien du souci. Je me permets de vous la recommander tout particulièrement, car son avenir nous préoccupe toujours. J'espère que vous pourrez nous rassurer sur le sort de cet établissement.

Je voudrais, maintenant, aborder brièvement le problème de la participation des collectivités locales à l'aménagement d'aérodromes pour la formation aéronautique et le tourisme aérien. M. Baudis a indiqué dans son rapport que les demandes de subventions présentées en 1969 seraient examinées avec celles qui parviendront au début de l'année prochaine.

L'autorisation de programme, de 450.000 francs, prévue pour 1970, est couverte, en crédits de paiement, par des crédits reportés. Le rapporteur de la commission des finances a cité les aérodromes susceptibles de bénéficier de ces subventions. Je ne vous en donnerai pas la liste mais il en est deux qui nous préoccupent particulièrement : celui d'Auch-Lamothe — qui intéresse plutôt M. de Montesquiou — et celui d'Aire-sur-l'Adour qui m'intéresse plus particulièrement.

Interprétant ce qu'a dit M. Baudis, je voudrais savoir si l'on peut escompter que ces deux aérodromes bénéficieront d'une subvention en 1970.

En effet, il me semble hautement souhaitable que les départements qui comptent peu de villes importantes — le Gers et les Landes, c'est-à-dire le pays de l'Adour, que M. de Montesquiou et moi-même représentons, ne sont pas desservis par des lignes aériennes régulières — soient dotés d'aérodromes de petite dimension qui pourraient être utilisés par les avions de liaison, mais qui, ultérieurement, grâce au développement des avions-taxis, pourraient être reliés aux aérodromes principaux.

Car c'est ainsi, je le pense, monsieur le ministre, que vous concevez le désenclavement de la province ; il faut le vaincre, même sur le plan du transport aérien.

L'acte de foi auquel vous vous êtes livré, vraisemblablement en tant que maire d'une grande ville de province, nous nous y associons profondément, en espérant qu'en ce qui concerne notamment les deux aérodromes que je viens de citer, vous pourrez faire triompher la cause de notre Sud-Ouest, qui est malheureusement assez déshérité et mal loti sur le plan des voies de communication.

J'en terminerai avec ce chapitre en joignant mes observations à celles de M. Dardé, en ce qui concerne le personnel des services de la météorologie nationale, dont vous connaissez les revendications et les inquiétudes.

Avant de conclure, j'aborderai en sujet que M. Labbé a excellemment traité dans son rapport, celui des aéro-clubs.

M. Labbé a souligné l'intérêt que présentent ces associations qui enseignent bénévolement le vol à moteur, le vol à voile et

le parachutisme. Je crois en effet qu'elles doivent jouir de la bienveillance des pouvoirs publics.

Initiant les jeunes et leurs aînés à cette distraction exaltante que sont les sports aériens, les aéro-clubs offrent aussi l'intérêt de former des pilotes qui, par la suite, entreront dans le secteur commercial.

Ne conviendrait-il pas, monsieur le ministre, à une époque où l'automobile semble absorber et même gaspiller, hélas ; l'énergie de nombreux jeunes, de relancer une politique plus dynamique dans le domaine des sports aériens ?

M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a signalé à juste titre que les aéro-clubs ont aujourd'hui besoin d'appareils plus rapides et mieux équipés, exigences qui ne sont pas — M. Labbé l'a dit — à la mesure de leurs faibles moyens. Le système sélectif qui a été mis en place ces dernières années — suppression du remboursement des taxes sur les carburants et création de bourses allouées aux jeunes pilotes — ne nous paraît pas totalement satisfaisant.

Je m'associe très fermement au souhait, émis par M. le rapporteur pour avis de la commission de la production, d'une limitation de la détaxation du carburant aux seules heures de formation et de la participation de l'Etat à la rétribution des moniteurs.

Encourageant personnellement, en tant que maire, la vie d'un petit club extrêmement pauvre, je peux constater l'heureuse influence que son activité exerce sur les jeunes.

Il y a quatre cent quatre vingt-seize aéro-clubs en France. Tous ceux qui les animent ont droit à une aide plus substantielle de la collectivité nationale, dans la mesure où ils forment des pilotes dépourvus de ressources. A cet égard, monsieur le ministre, je rejoins ce que vous avez dit à propos d'une certaine démocratisation de l'aviation.

Au terme de ce propos sur les aéro-clubs, ma conclusion sera brève : elle consistera en une simple question.

Ne croyez-vous pas qu'il serait nécessaire et opportun — et votre dynamisme, monsieur le ministre, pourrait nous y aider — de relancer une véritable politique de l'aviation populaire, qui serait heureuse, pour les jeunes en particulier, puisqu'elle leur permettrait de donner libre cours à leur énergie naturelle et à leur besoin d'action ? (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, s'il est vrai que le budget de l'aviation civile pour 1970 sera en hausse de 109 millions de francs par rapport à celui de 1969, il est non moins vrai que l'aviation civile est l'un des secteurs de notre économie qui connaissent le plus de difficultés.

Les crédits d'équipement sont, pour l'essentiel, consacrés à la construction des prototypes Concorde et Airbus, mais ils sont encore très insuffisants en ce qui concerne l'ensemble de l'industrie aéronautique.

Pour Concorde et Airbus, les autorisations de programme s'élèvent au total à 911 millions de francs, et c'est ce qui motive ma première question : quelle est la part respective du Concorde et de celle de l'Airbus ?

En outre, quels crédits seront affectés à l'étude et au développement du moteur ? En dépit des apparences, ce développement se trouve étouffé par le poids des réalisations étrangères, dont, hélas ! nous dépendons trop souvent dans le domaine civil.

Est-il exact que, sous couvert d'économie, d'austérité, on envisage de repousser à 1973, soit deux ans après la date prévue, la délivrance du certificat de navigabilité de Concorde, qui permettra de livrer cet appareil à l'exploitation commerciale ?

Cette décision, si elle devait être maintenue, serait lourde de conséquences, non seulement du point de vue de la concurrence internationale mais aussi en ce qui concerne les charges de travail de Sud-Aviation, lesquelles demeurent précaires.

Le plan de charge de Sud-Aviation est actuellement de l'ordre de 1.750.000 heures par mois, c'est-à-dire qu'il se situe au-dessous du veuil de rentabilité — 1.900.000 heures — déterminé par le potentiel technique de l'effectif.

Il a été procédé récemment à une réduction progressive mais importante des effectifs : 600 personnes à Nord-Aviation, 1.300 à Sud-Aviation, 2.500 à la S. N. E. C. M. A.-Hispano, plus de 1.000 chez Dassault.

On n'hésite pas à avancer que le taux du personnel excédentaire est de 10 p. 100 dans toute l'industrie aérospatiale, ce qui aboutirait au licenciement d'au moins 10.000 personnes.

C'est en ce sens que le Gouvernement a décidé unilatéralement, sans consultation préalable des organisations syndicales, la dissolution des trois sociétés Sud-Aviation, Nord-Aviation, S. E. R. E. B., et la création de la Société nationale aérospatiale, société d'économie mixte dans laquelle l'Etat ne disposera plus que des deux tiers du capital.

Alors qu'au lendemain de la Libération, l'Etat détenait pratiquement le monopole de la construction aéronautique, que les nationalisations ont permis à ce secteur de faire une remontée spectaculaire, en dépit des difficultés accumulées de plus en plus devant lui, avec des réalisations telles que Caravelle hier et Concorde aujourd'hui, pour ne parler que des plus récentes, voici cette industrie lancée sur le chemin de la « reprivatisation » !

L'argument qui a été avancé en faveur d'une telle solution est qu'« une concentration sous une autorité unique des techniciens et des investissements assurera à l'ensemble une rentabilité plus grande et une meilleure compétitivité internationale ».

C'est sans doute vrai, en principe. Mais pourquoi l'Etat n'a-t-il pas lui-même opéré cette fusion, sous son autorité ? Pourquoi introduire le capital privé dans cette affaire ? Pourquoi ne pas tenir un raisonnement semblable pour l'ensemble de l'industrie aéronautique, alors que l'on permet à Dassault, par exemple, d'exercer une activité parallèle qui, elle, est préjudiciable à la rentabilité et à la compétitivité de l'industrie ?

Pourquoi ne pas nationaliser, comme nous le demandons dans une proposition de loi, l'ensemble des moyens techniques et productifs de l'industrie aéronautique et spatiale, ce qui, en donnant à celle-ci sa véritable dimension sur le plan international, rendrait à la nationalisation son objectif initial, qui était de créer et de produire pour les besoins de la nation ? Une telle mesure permettrait le plein développement de cette industrie de pointe, assurerait la stabilité de l'emploi et la satisfaction des légitimes revendications d'un personnel de haute qualification.

De surcroît, le projet de budget qui nous est présenté ne répond pas aux exigences de la navigation aérienne et il est loin de correspondre aux travaux de la commission Cahen-Salvador.

Cette dernière a dressé, d'ailleurs, un constat d'échec de la politique de recrutement des personnels qui a été menée jusqu'à présent.

Les constatations dans ce domaine, selon les évaluations du secrétariat général à l'aviation civile, sont les suivantes : le déficit en personnel — ingénieurs et techniciens — est actuellement de 531 unités, d'après l'état des effectifs au 1^{er} juillet 1968 ; les besoins supplémentaires sont évalués à 835 unités d'ici à 1971 ; les besoins s'établiront à 1.047 unités pour la période 1975-1980, à supposer que le déficit actuel soit comblé et que l'on ait procédé, d'ici à 1971, aux recrutements nécessaires pour faire face aux besoins qui se manifesteront à cette époque.

Or les créations prévues dans le projet de budget pour 1970 portent sur 253 emplois. Environ 220 agents de tous grades sont actuellement en cours de formation à l'Ecole nationale de l'aviation civile. Cela signifie que le recrutement de 1969 et celui de 1970 ne suffiront même pas à combler le déficit qui était constaté au 1^{er} juillet 1968.

Dans ces conditions, qu'en sera-t-il en 1971 et plus tard, — trois ou quatre années étant nécessaires pour la formation des personnels ?

Il ne suffit pas de prévoir les créations de postes nécessaires ; encore faut-il revaloriser les carrières, afin d'attirer et de retenir les jeunes, si l'on veut que les services soient capables de faire face aux besoins d'un trafic toujours croissant, ainsi que le réclament les organisations syndicales. Or le projet de budget pour 1970 ne répond à aucune de ces exigences.

Faudra-t-il bientôt fermer des aéroports, faute de personnel, alors que le rôle économique du transport aérien devient de plus en plus important ?

Les recommandations de la commission Cahen-Salvador, pourtant insuffisantes, ont été, pour la plupart, rejetées par le Gouvernement.

Cherche-t-on à aggraver la situation pour tenter de justifier, un jour, l'accès des capitaux privés dans un secteur d'Etat ? Il semble qu'une campagne ait commencé en vue de cet objectif.

Des bruits apparemment fondés sont également lancés, quant à un éventuel transfert de la circulation aérienne sous une direction militaire unique. Outre qu'une telle décision ne ferait que compliquer la recherche de solutions aux problèmes actuels, elle constituerait un véritable coup de force qui serait d'ailleurs ressenti au-delà du milieu directement concerné.

La navigation aérienne est un service civil, et elle doit le rester.

Sous peine de prendre de graves responsabilités, le ministre des transports doit démentir catégoriquement ces informations.

Ce qu'il faut, selon nous, c'est engager à très bref délai de véritables négociations avec les organisations syndicales, pour rechercher et appliquer les solutions capables de garantir la sécurité et l'expansion du trafic aérien.

On procède au démantèlement des services de la météorologie nationale, ainsi que je l'ai exposé à cette tribune, le 7 novembre dernier, à la faveur d'une question orale sans débat, et force nous est de constater que, dans ce service public, la situation est loin de correspondre aux besoins.

Après quinze mois de consultations, de promesses d'accords, de négociations, le personnel des services de la météorologie nationale a pu se rendre compte, à la suite de l'audience accordée le 6 novembre dernier aux organisations syndicales, que la « participation » ne représentait qu'une indemnité égale à 0,4 p. 100 du traitement, ou une amélioration de carrière, étalée sur cinq ans, intéressant un peu plus de 10 p. 100 du personnel.

Celui-ci vient de donner sa réponse : les actions entreprises depuis cette date, et notamment les arrêts de travail, font bien ressortir le déclassement que les météorologistes ont subi depuis une dizaine d'années.

La progression de la technicité au niveau des tâches est indéniable, compte tenu en particulier de l'évolution des méthodes et des moyens. Le personnel ne peut plus se satisfaire de bonnes paroles.

Il me resterait à aborder, dans le court laps de temps qui m'est imparti, les problèmes d'Air France, ceux des investissements de la compagnie nationale en matière d'équipements au sol et d'appareils.

Quelles sont donc les intentions du Gouvernement dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les équipements au sol ?

Sur le plan du financement, la compagnie nationale ne bénéficie que dans une très faible mesure des prêts du F. D. E. S., et elle doit recourir à l'emprunt auprès de banques américaines, à des taux très élevés, ce qui représente de lourdes charges financières.

Ainsi, tout à la fois, on limite les moyens d'expansion — notamment pour le transport intérieur, et cela au bénéfice d'Air-Inter — et l'on fait peser de lourdes charges sur l'économie de l'entreprise.

Quant à la situation des personnels d'Air France, on pratique aussi la politique d'austérité et l'on refuse de satisfaire les revendications les plus urgentes, telles que majorations de salaires et réduction du temps de travail.

En matière d'effectifs et de politique de l'emploi, le comité central d'entreprise, unanime, a été amené à faire les constatations suivantes, que je résume :

Premièrement, que l'insuffisance des moyens mis en place en 1969, tout particulièrement en ce qui concerne les effectifs, et spécialement dans les secteurs productifs qui sont en contact avec la clientèle, a conduit à une dégradation des conditions de travail et à des efforts excessifs de la part du personnel en vue de maintenir la qualité du service ;

Deuxièmement, qu'il n'a pas été tenu compte de ses avis sur cette question, en particulier de ceux qu'il a émis, à l'occasion de l'examen des prévisions pour 1969, sur les conséquences, néfastes pour la compagnie et pour son personnel, d'une politique systématiquement restrictive en matière d'effectifs ;

Troisièmement, que cette politique a été encore aggravée par d'importantes mesures d'économie prises en cours d'exercice, et sur lesquelles le comité central d'entreprise et les comités d'établissement n'ont été ni informés ni consultés.

Et le comité central d'entreprise de s'inquiéter de l'utilisation accrue de personnels loués à des entreprises extérieures, et de la menace que cette pratique constitue pour la situation et pour le développement de l'emploi.

Voilà, brièvement exprimée, et parfois en formules télégraphiques, notre opinion sur votre budget. Celui-ci est à l'image de votre politique ; l'intérêt privé prend le pas sur l'intérêt général et cela au détriment, malgré vos déclarations, des besoins de la nation.

Avec les travailleurs de l'aérospatiale, de l'ingénieur au cadre et technicien, de l'ouvrier qualifié au manoeuvre, nous entendons défendre ce secteur de pointe, où la France peut et doit jouer un rôle prépondérant. C'est la raison pour laquelle nous combattons ce budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Charles Deprez. Mesdames, messieurs, les exigences du plan de redressement, d'où découle la nécessité de mettre en équilibre strict le budget pour 1970, se font moins sentir dans le budget de l'aviation civile dont nous discutons actuellement que dans d'autres budgets.

En effet, la croissance du budget de l'aviation civile est de 6,7 p. 100, alors que celle des charges générales du budget de l'Etat n'est que de 6,2 p. 100.

Dans la plupart des fascicules budgétaires, nous remarquons que la limitation des charges a été obtenue par un freinage des dépenses en capital.

Dans le domaine qui nous occupe aujourd'hui, il est impératif que les investissements se fassent de manière continue, tout retard se révélant dangereux et pouvant compromettre l'avenir.

Nous partageons, monsieur le ministre, la satisfaction que vous avez exprimée en nous présentant votre budget. En effet, ce budget comporte l'augmentation des crédits indispensables à la poursuite des études et à la réalisation rapide des prototypes en cours de construction. Un crédit de un milliard de francs apparaît au chapitre 53-24 pour les autorisations de programme, dont la plus grosse part est consacrée à l'opération Concorde. Il convient, à propos de cette opération, de fixer d'abord le montant des investissements effectués. La part de la France, qui est égale à celle de la Grande-Bretagne, s'élèvera en définitive à 5 milliards de francs.

Mais je voudrais surtout souligner l'aspect audacieux, voire hasardeux, de cette opération, qui comportait, au départ, de nombreux risques, étant donné que l'on se trouvait, du point de vue technique, dans l'ignorance de certaines données. Les techniciens ignoraient notamment la capacité de transport de cet appareil. Les essais auraient pu révéler que cet avion ne pouvait transporter au-dessus de l'Atlantique que le poids d'essence nécessaire à la traversée, à l'exclusion de toute autre charge utile. Heureusement, les derniers essais, effectués à des vitesses supersoniques, ont permis de lever cette crainte. Il apparaît maintenant que Concorde permettra à notre pays de prendre rang parmi les pays constructeurs d'avions long-courriers dont l'Amérique, jusqu'à ce jour, avait le monopole.

Au même chapitre du budget apparaissent des crédits destinés à des opérations qui, pour n'être pas aussi spectaculaires, seront certainement plus rentables et qui auront, en tout état de cause, fait courir moins de risques financiers que l'opération Concorde : je veux parler d'opérations telles que celles du Mercure dont les études de marché prouvent qu'il sera possible d'en vendre 1.800 exemplaires en dix ans, ce qui constitue un exploit remarquable.

Vous avez également parlé d'autres opérations, telles que celles du Mystère 20, dont 286 appareils ont été commandés, et, vous l'avez souligné, monsieur le ministre, dont les neuf dixièmes sont vendus sur le marché américain. C'est un succès ; mais je dois également souligner le succès d'un autre appareil de la même firme, le Jet Falcon 10, dont quarante exemplaires ont été commandés ferme par une compagnie américaine et dont cent vingt ont également fait l'objet d'une option par la même compagnie. De telles opérations sont économiquement très réalistes. Sans faire courir de risques sérieux au départ, elles sont très favorables à notre balance commerciale.

Cette discussion budgétaire est pour moi, monsieur le ministre, l'occasion de présenter quelques remarques sur l'aviation civile en général. Je veux attirer votre attention sur des faits qui ont frappé l'opinion publique et dont vous avez dit quelques mots, ce qui me permettra d'abrégier mon propos et, à cette heure avancée de la nuit, de ne pas lasser l'attention de mes collègues.

Je parlerai d'abord des détournements d'avions en vol. La forme rocambolesque de ces aventures et le fait que, jusqu'à ce jour, aucune d'entre elles ne se soit terminée en catastrophe, n'a pas permis à l'opinion publique de se rendre compte du danger qu'elles font courir, non seulement à l'équipage et aux passagers de l'avion détourné, mais aussi aux autres appareils en vol au même moment.

Il suffit d'entrer dans une tour de contrôle ou dans un centre de contrôle régional pour comprendre la perturbation qu'apportent au trafic des autres avions des aventures de cette sorte et pour se rendre compte qu'un jour ou l'autre elles se termineront par une catastrophe. Quelques mesures techniques semblent pouvoir être prises ; mais il nous apparaît que la meilleure mesure serait précisément la ratification de cette convention de Tokyo à laquelle vous avez fait allusion, monsieur le ministre.

Je rappelle que cette convention, qui a été signée en 1963 par le Gouvernement français, ne devait entrer en vigueur que lorsque douze Etats cosignataires l'auraient ratifiée. L'Amérique venant de la ratifier, cette convention pourra entrer en vigueur le 4 décembre prochain.

J'ai donc appris avec plaisir, monsieur le ministre, que votre intention était de soumettre très prochainement au Parlement la ratification de cette convention. Je sais, d'autre part, que vos services étudient en ce moment le nouveau projet de l'O. A. C. I., qu'on appelle la convention de Montréal.

Ce projet est fort intéressant car, tirant les leçons de l'expérience des dernières opérations qui sont à l'esprit de chacun, il renforce les pénalités et fixe les droits et les devoirs respectifs des Etats. Il prévoit notamment que toute violence ou complicité de violence à bord d'un aéronef est une infraction pénale et que tout Etat contractant s'engage à appliquer à ces infractions des sanctions en rapport avec leur gravité. Ces dispositions sont très importantes. La signature de ce nouvel accord devrait donc être obtenue dans des délais aussi rapides que possible. Vous envisagez des dispositions législatives tendant à

aggraver les sanctions pénales actuelles, insuffisantes pour ce genre d'infraction, et vous avez raison.

Je vous parlerai maintenant de la situation du personnel de la navigation aérienne, qui souffre d'un manque de recrutement. Les postes budgétaires ont bien été augmentés en nombre, passant de 3.896 en 1968 à 4.017 en 1969 et à 4.266 en 1970. Mais il suffit de visiter une tour de contrôle pour apprendre que certains membres de ce personnel font douze heures de contrôle consécutives, faute d'effectifs suffisants.

Pour améliorer le recrutement, il conviendrait d'attirer davantage de jeunes en déférant à certaines recommandations de la commission Cahen-Salvador, dont il a été question il y a un instant. Vous pourriez aussi, à peu de frais, donner satisfaction aux électroniciens de la sécurité aérienne, qui souhaitent la parité indiciaire avec les officiers de la circulation aérienne. D'après un rapide calcul, il en coûterait au budget 1 million 300.000 francs à prélever sur d'autres lignes budgétaires, en particulier au chapitre « Mesures liées à des modifications de l'activité des services » où des créations de postes sont prévues qui ne pourront être pourvus qu'à partir du mois d'octobre.

Vous avez effleuré également la question du transfert à l'autorité militaire du contrôle en route des avions. Cette question préoccupe grandement le personnel de la navigation aérienne. Vous devriez compléter rapidement les déclarations que vous avez faites tout à l'heure, afin d'apaiser les inquiétudes qui sont nées parmi ce personnel.

Certaines raisons militent en faveur du transfert du contrôle à l'autorité militaire — elles sont apparues au cours des grèves du mois de mai 1968 — d'autres, au contraire, sont à l'encontre d'une telle décision.

La solution, que je me permets de vous suggérer, serait peut-être la création d'un établissement public où chacun, civil ou militaire, pourrait assumer sa responsabilité. En tout cas, une telle mesure rassurerait le personnel qui attend votre décision avec quelque inquiétude.

J'aborde une tout autre question. J'ai eu l'occasion d'attirer votre attention, par une question écrite, sur les inconvénients des vols de nuit qui perturbent le sommeil des habitants de la banlieue parisienne.

Vous m'avez répondu que l'aéroport d'Orly était fermé de vingt-trois heures à six heures le lendemain et que les procédures anti-bruit au décollage étaient strictement surveillées. Or il vous suffirait de passer une soirée dans la banlieue Ouest de Paris pour constater que des avions décollent après vingt-trois heures — et d'ailleurs un coup d'œil sur les horaires de certaines compagnies vous convaincrait que des avions décollent du Bourget à vingt-trois heures trente — et ne respectent pas les procédures anti-bruit de décollage. Une modernisation des procédés employés soulagerait la population de la banlieue parisienne.

Quelques mots de l'aviation légère qui semble en être au point de développement où en était l'automobile en 1925. Il y a eu en 1968, 19.438 renouvellements de licences de pilotes privés et 3.552 nouvelles licences.

Le mouvement s'accélère et c'est tout à fait normal, étant donné les facilités qui sont offertes maintenant pour les avions légers.

Cependant, il serait utile que vous encouragiez les villes à créer des aérodromes, car il est probable que, si elles ne prennent pas le soin de le faire, elles se trouveront dans quelques années dans la situation de celles qui n'ont pas d'autoroutes actuellement.

J'attire votre attention sur une question qui préoccupe les pilotes privés ; il s'agit du brevet I. F. R. restreint. Ce brevet n'étant pas délivré en France, de nombreux pilotes vont le passer en Suisse et le font ensuite valider en France. Il y aurait lieu de faire quelque chose à ce sujet.

Le temps qui m'est imparti est dépassé, monsieur le ministre et il y a pourtant de nombreuses autres questions que j'aurais voulu vous soumettre.

Un plus large débat devrait être instauré sur les problèmes de l'aéronautique civile et, votre prédecesseur, l'année dernière, s'était déclaré très favorable à un tel débat.

Cependant, à quelques réserves près, et étant donné les circonstances économiques et financières actuelles, ce budget de l'aviation civile est le meilleur qu'il vous était possible de présenter, compte tenu de l'enveloppe dont vous disposiez. C'est la raison pour laquelle je le voterai. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

M. Paul Stehlin. A cette heure avancée de la nuit, je ne voudrais même pas utiliser les trois minutes de temps de parole qui me sont imparties.

D'ailleurs, je suis en parfait accord avec M. le ministre des transports que je félicite de son exposé. Je prends acte avec satisfaction des mesures annoncées en ce qui concerne tout particulièrement Concorde, Mercure et Airbus.

J'insiste surtout sur le fait que plus ces commandes seront accélérées plus nous éviterons ces critiques injustes formulées contre le programme de Concorde.

Cela dit, je ferai une remarque, monsieur le ministre, sur la présentation même du budget de l'aviation civile pour 1970.

Au chapitre « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes », en autorisation de programme, on trouve la somme d'un milliard de francs et pour les autorisations de programme d'ensemble la somme de 1.241 millions de francs, soit une augmentation, sans doute pour le projet Concorde, de 132 millions de francs par rapport à 1969.

En revanche, à l'article « Matériels électroniques pour contrôle d'approche », ne figure qu'une somme de 900.000 francs, en diminution de 10 p. 100 par rapport au budget de 1969.

D'une manière générale, la compression des crédits de l'aviation civile en vue de soutenir l'augmentation des charges nouvelles — et tout à fait justifiée — du projet Concorde s'est portée, une fois encore et je le regrette, sur l'infrastructure, notamment sur les articles qui intéressent les aides radio-électriques.

A ce sujet, je voudrais rappeler — et je viens d'en avoir encore confirmation, tout récemment — l'exemple de ce qui se passe aux Etats-Unis où le contrôle du trafic traverse actuellement une crise tragique. Cette crise devrait nous montrer que les économies faites dans cette voie vont à l'encontre de leur objet, car elles mettent gravement en cause l'économie d'ensemble du transport aérien, sans même parler de sa sécurité. Cela est d'autant plus vrai que les sommes en cause pour les aides à la navigation aérienne sont relativement peu importantes.

L'exemple que je viens de donner montre un peu le déséquilibre du budget de l'aviation civile. Les crédits alloués plus particulièrement au projet Concorde ne figurent qu'en une seule ligne, mais une ligne qui écrase tout le reste et le réduit à un cinquième des autorisations de programme.

Loin de moi — je le répète — l'idée de mettre en cause le projet de Concorde, bien au contraire, mais dès lors qu'il s'agit d'un programme d'une aussi grande envergure et dont il est impossible, aujourd'hui, de mesurer l'ampleur financière pour l'avenir, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux faire figurer une telle opération — comme je l'ai vu faire autrefois lorsque j'étais au cabinet de la défense nationale pour un programme moins ambitieux que celui-là — dans un compte spécial afin que le budget de votre département ne soit pas conçu, dans sa quasi-totalité, comme il apparaît maintenant, pour l'exécution d'une seule et grande entreprise qui, je le répète, fait grand honneur à notre industrie aéronautique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. Jean Bozzi. Monsieur le président, monsieur le ministre, les problèmes dont je vais brièvement traiter intéressent la desserte aérienne de la Corse.

L'essor touristique du département que j'ai l'honneur de représenter tend à devenir — et je regrette l'absence de M. le secrétaire d'Etat au tourisme qui aurait pu constituer pour moi une excellente caution —

M. le ministre des transports. Je serai votre porte-parole auprès de lui.

M. Jean Bozzi. Je vous remercie, monsieur le ministre.

... un élément important de l'industrie touristique nationale. Or, il se trouve qu'il dépend étroitement de l'amélioration des liaisons aériennes existant entre l'île et le continent ainsi que de la création souhaitable de lignes nouvelles avec divers pays étrangers.

L'effort fait pour la Corse par la compagnie nationale Air France et, à un moindre degré, par Air-Inter qui renonce désormais à la desserte, est cependant incontestable.

Il est astreignant et coûteux, je le sais. On ne peut que regretter davantage qu'il n'obtienne pas — comme on a pu le constater au cours de l'été dernier — les résultats que les dirigeants de la compagnie, les touristes désireux de se rendre en Corse par avion et la Corse elle-même seraient en droit d'en attendre.

Cela tient à ce que trop d'avions réputés complets partent aux trois quarts pleins, quand ce n'est pas à moitié vides, tandis que de nombreux voyageurs doivent retarder leur départ en vacances parfois de plusieurs jours et quelquefois même, découragés, renoncer à se rendre en Corse.

De tels incidents sont fréquents, surtout en période de pointe, alors que le transporteur se livre à de véritables tours de

force pour multiplier les avions supplémentaires. Cela se traduit pour lui par une perte importante de recettes et, pour la Corse, réputée de ce fait difficile à atteindre et d'où l'on craint de ne pouvoir repartir le jour choisi, par un injuste discrédit de nature à handicaper sérieusement le développement de ses activités touristiques.

La situation, maintes fois dénoncée, est bien connue des dirigeants d'Air France. Elle tient essentiellement à trois causes : l'imprécision du système actuel des réservations ; les abus de réservations « à toutes fins utiles » et à « tout hasard » pratiqués par certaines agences de voyage ; la désinvolture de certains passagers qui négligent d'annuler à temps les places qu'ils ont réservées et qu'ils ne peuvent occuper, sans parler de ceux qui, pour se mettre à l'abri d'un éventuel contretemps, louent des places dans plusieurs avions.

Il faut donc à mon sens que la compagnie nationale envisage de raccorder au plus tôt la Corse à un système de réservation plus sûr, qui, en faisant appel aux ressources de l'informatique, permettrait, d'une part, de connaître instantanément et à tout moment la situation exacte de la location sur une longue période, ce que les agents d'Air France appellent le *booking*, d'autre part, de détecter les réservations multiples qui pourraient être faites par un même passager.

Un tel système existe, c'est le système Univac. Je demande que la Corse soit appelée à en bénéficier au plus tôt.

Mais cela ne suffira sans doute pas. Les dirigeants d'Air France, à défaut d'opérer comme le fait sans problème la S. N. C. F., qui ne rembourse pas complètement le prix des places louées non occupées — méthode qui se révélerait sans doute efficace et que je préconise quant à moi — pourraient à tout le moins, dans un premier temps, exiger que les réservations fassent l'objet d'une confirmation quarante-huit heures avant le départ.

Mais la compagnie nationale pourrait concourir d'une autre façon au développement du tourisme en Corse, développement dont elle est appelée à devenir l'un des premiers bénéficiaires, en organisant par exemple, en liaison avec les hôteliers insulaires, auxquels je ne sache pas que de telles propositions aient été faites, des forfaits de fin de semaine.

Pourquoi vous cacherai-je que mes compatriotes se sentent quelque peu frustrés lorsqu'ils cherchent en vain, dans des pages entières de publicité, fort bien faites d'ailleurs, qu'Air France consacre aux pays du soleil, proches ou lointains, la moindre phrase qui concerne leur île ? Il y a là incontestablement une lacune à combler, et je ne doute pas que les dirigeants commerciaux de la compagnie, dont le dynamisme m'est bien connu, voudront bien s'y employer, surtout si, comme je le souhaite, vous voulez bien, monsieur le ministre, les y inviter de votre côté.

Je leur demanderai en outre d'utiliser la pratique des forfaits au bénéfice des étudiants corses — plus de quatre mille — qui doivent se rendre dans les universités du continent pour y poursuivre leurs études. Il ne doit pas être impossible d'organiser à leur intention, lors de chaque rentrée universitaire et à l'occasion des trois principales périodes de vacances scolaires, des vols spéciaux à prix réduits, dont la rentabilité serait assurée néanmoins compte tenu du fort coefficient de remplissage des appareils qui seraient mis en service.

Enfin, les observations faites l'été dernier par les spécialistes du tourisme ayant permis d'évaluer à plusieurs milliers le nombre d'étrangers venus passer leurs vacances en Corse, amenés par des avions charters d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique, de Suède, de Finlande même, je crois le moment venu pour Air France, compte tenu de cette situation nouvelle dont il faut se réjouir non seulement du point de vue de mon département, mais du point de vue de la balance des comptes française, d'envisager l'ouverture de lignes directes reliant la Corse à diverses métropoles étrangères.

Déjà, par l'ouverture d'une ligne Londres—Lyon—Ajaccio, les dirigeants de la compagnie nationale se sont engagés dans cette voie. Il faut, monsieur le ministre, les convier à y persévérer résolument, dans l'intérêt de la Corse et de la compagnie.

C'est à vous maintenant, monsieur le ministre, que mes collègues et moi-même nous voudrions demander directement — et non plus, par votre intermédiaire, à Air France — de veiller à parfaire l'équipement de l'infrastructure aéronautique de notre île, pour que les avions gros porteurs et les moyens et courts courriers modernes de demain, Airbus et Mercure, puissent, le moment venu, la desservir.

Le temps me manque pour préciser davantage nos demandes à ce sujet. J'en formulerais seulement une parce qu'elle me paraît la plus urgente. Elle concerne l'extension vers la mer de la piste de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine, pour qu'enfin les avions à réaction puissent y atterrir et que ne risque pas d'être laissée un jour sans liaison aérienne directe avec le conti-

nant et avec l'étranger la région qui l'entoure et qui a été à l'avant-garde de l'essor touristique insulaire.

Enfin, je voudrais m'adresser à l'homme de cœur que vous êtes pour rappeler le terrible accident qui, il y a un an environ, est survenu à la Caravelle d'Air France Ajaccio-Nice et qui a endeuillé la Corse.

Grâce aux efforts personnels de votre prédécesseur, secondé avec un élan et une chaleur humaine qui nous ont touchés par M. le secrétaire général de l'aviation civile et commerciale et par les dirigeants d'Air France, deux campagnes de recherches, fort coûteuses, difficiles à réaliser, ont été entreprises et n'ont donné malheureusement jusqu'à présent aucun résultat.

Grâce à votre compréhension, et je vous en remercie du fond du cœur, une troisième campagne vient de commencer. Mes collègues et moi-même nous vous demandons instamment de tout mettre en œuvre pour qu'elle aboutisse à des résultats permettant de déterminer les causes de la catastrophe et, par conséquent, d'en prévenir d'autres.

Les familles des victimes, elles, ont le droit de savoir et Air France et de Sud-Aviation, en avez le devoir. (Applaudissements sur les bancs du groupe de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Raymond Barbet. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur les menaces de licenciement qui pèsent sur le personnel du service thermique de la division atomique de la S. N. E. C. M. A. — Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avions — à Suresnes, qui emploie trente-six personnes hautement qualifiées et qui dispose d'équipements fixes qu'on ne trouve pas ailleurs.

C'est pourquoi le maintien en pleine activité de ce service est justifié, d'autant plus qu'il possède des clients attirés et une charge de travail de trente mille heures jusqu'en mai 1970.

Or les commandes pour le centre d'études atomiques sont subordonnées aux décisions envisagées par la direction générale, qui entraîneraient la suppression de vingt-deux emplois : quatre agents techniques, trois agents de maîtrise, six cadres, deux employés et sept ouvriers.

Par voie de conséquence, la suppression de ce service se traduirait inévitablement par la perte d'une charge de travail pour la S. N. E. C. M. A., alors que l'expérience acquise dans la fabrication des échangeurs de chaleur pour turbines à gaz présente un intérêt majeur non seulement pour la S. N. E. C. M. A. mais aussi pour le pays.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'intervenir auprès de la direction générale de la S. N. E. C. M. A. afin que ce service soit maintenu en activité dans les lieux qu'il occupe présentement, avec son effectif expérimenté au complet. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Je voudrais d'abord remercier les orateurs de la majorité et de l'opposition qui ont reconnu que ce budget de l'aviation civile marquait un progrès. Je rends hommage à leur objectivité. Il est certain, en effet, qu'en dépit des difficultés que nous connaissons, des résultats positifs ont été obtenus, qu'il s'agisse de la construction aéronautique ou de la situation du personnel. Sans doute n'est-ce pas encore suffisant aux yeux de certains, mais on ne saurait tout construire en même temps, surtout quand on sait ce que sont les impératifs budgétaires.

Monsieur Dardé, vous m'avez dit que si l'on continuait ainsi, le V^e Plan serait réalisé à raison de 83 p. 100 seulement. Permettez-moi de vous répondre que si, dans tous les secteurs, le Plan était réalisé à 83 p. 100, il y aurait lieu d'être satisfait, de même que les maires, les conseils généraux, voire l'industrie privée, sont satisfaits lorsque leurs plans de deux, trois, quatre ou cinq ans sont exécutés à 80 ou 90 p. 100.

Cela ne signifie pas que nous ne devons pas tendre aux 100 p. 100. Mais quand on engage un plan de cinq ans, on ne connaît pas toutes les difficultés et tous les obstacles qui se dresseront sur la route.

En ce qui concerne le Concorde, vous avez confirmé ce que nous avions dit, les rapporteurs et moi-même, à savoir que, pour les trois avions de la nouvelle tranche de série qui vient d'être décidée, les marchés d'approvisionnement sont lancés et l'affaire est en marche. Et j'indique à M. Cermolacce que nous faisons tout pour être en avance non seulement sur le plan technique, mais aussi sur le plan commercial, qui a une grande importance.

Les décisions prises récemment par un conseil restreint tenu à l'Élysée ne peuvent qu'intéresser tous ceux d'entre vous qui

se préoccupent du Concorde ce soir. Elles ont permis de lever un certain nombre d'incertitudes et de préciser le plan de charge de Sud-Aviation.

La nationalisation de toute l'industrie aéronautique est souhaitée par MM. Dardé et Cermolacce. Bien entendu, chaque parti politique peut avoir sa conception de l'économie du pays. Mais il se trouve que le Gouvernement et la majorité de l'Assemblée nationale ne semblent pas disposés à étendre les nationalisations, pas plus dans ce domaine que dans d'autres !

M. Guy Ducloné. Et M. Dassault moins que d'autres !

M. le ministre des transports. Pas du tout, monsieur Ducloné ! Mais il y a, en France, une industrie aéronautique nationale et une industrie aéronautique privée qui fonctionnent bien l'une et l'autre. Pourquoi ne pas les laisser coexister et se concurrencer, ce qui est d'ailleurs excellent dans un pays comme le nôtre ?

La nationalisation n'est pas une panacée. Je me souviens d'avoir entendu, lorsque j'étais jeune député — cela remonte à 1947 et je ne sais pas si, dans cet hémicycle, en dehors de notre président de séance, d'autres députés siégeaient déjà sur ces bancs à l'époque — M. Ramadier, alors président du conseil, déclarer : « Nous avons fait assez de nationalisations, faisons une pause. » Je vous renvoie donc, monsieur Dardé, aux paroles de votre ancien ami de parti M. Ramadier.

En ce qui concerne les problèmes de personnels, et notamment ceux de la météorologie nationale, je serai très heureux, monsieur Dardé, si, tout à l'heure, vous m'aidez — le Gouvernement fait quelquefois appel à l'opposition, vous me rendrez cette justice — à repousser l'amendement qui va être défendu par M. Baudis au nom de la commission des finances. En effet, si cet amendement était adopté, certaines mesures, en particulier la régularisation d'emploi d'un certain nombre de contractuels, ne pourraient pas être mises en œuvre dans le cadre du budget de 1970. C'est pourquoi je vous demanderai, mesdames, messieurs, de rejeter les deux amendements déposés par la commission des finances concernant les personnels de la météorologie et ceux de la navigation aérienne.

Monsieur Commenay, vous avez évoqué plusieurs problèmes, et notamment — je ne vous le reprocherai pas, car il est normal qu'un élu songe à son département et à sa région — celui des aérodromes d'Auch et d'Aire-sur-l'Adour. Sans pouvoir, dès ce soir, vous donner des assurances formelles, notre programme pour 1970 n'étant pas encore complètement mis au point — vous comprendrez qu'il ne pourra être arrêté qu'après le vote définitif du budget — je suis en mesure de vous indiquer que Auch et Aire-sur-l'Adour peuvent avoir quelques chances.

Je retiens votre intervention, et nous aurons certainement l'occasion d'évoquer à nouveau cette question avec vous et vos collègues du Sud-Ouest.

En ce qui concerne les aéro-clubs, je rappelle à M. Commenay et à M. Deprez, que, dans le budget de 1968, les crédits pour la détaxation de l'essence avaient été supprimés après un long débat qui s'était instauré entre mon prédécesseur et plusieurs députés. Mais, en compensation, le Gouvernement avait prévu des crédits importants pour la participation à l'équipement des aérodromes, à l'instruction des jeunes pilotes, à l'acquisition d'appareils utilisés pour la formation des jeunes, au fonctionnement des centres inter-clubs, à la révision des planeurs, etc.

Malgré les difficultés financières, le crédit de 1969 a été reconduit et, contrairement à ce qui a été dit, les résultats d'ensemble sont satisfaisants, encore qu'on ne puisse pas porter un jugement définitif après un an et demi d'expérience. En tout cas, 8.000 bourses par an, ce n'est pas négligeable.

En outre, on empêche ainsi certains abus, qui avaient motivé la suppression de la détaxation de l'essence dans le budget de 1968.

L'Assemblée tout entière ne peut qu'être d'accord pour aider les jeunes de moins de vingt-cinq ans qui veulent être pilotes.

Monsieur Commenay, le problème de l'aviation populaire sera examiné dans les commissions chargées de la préparation du VI^e Plan.

M. Jean-Marie Commenay. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. M. Cermolacce m'a demandé quelle était la ventilation des crédits Concorde, d'une part, Airbus et Mercure, d'autre part. En gros, la part de Concorde est de quatre cinquièmes, le reste allant à l'Airbus et au Mercure.

Quant au certificat de navigabilité du Concorde, il sera délivré le plus rapidement possible. Ce n'est plus une question financière depuis que le Gouvernement a pris, à ma demande, les décisions récentes que vous savez, afin que les approvisionnements des trois

nouveaux avions de série puissent s'opérer sans tarder. C'est maintenant une question de technique pure et simple.

Je n'entends pas par là rejeter une faute quelconque sur les techniciens. Mais à chacun son travail. Pour notre part, nous avons pris les dispositions réglementaires, administratives et financières qui s'imposaient.

En ce qui concerne la fusion intervenue récemment, par décision gouvernementale, entre Sud-Aviation et Nord-Aviation, je ne sais pas s'il en a été question cet après-midi au cours de la discussion du budget de la défense nationale. En tout cas, c'est dans le cadre de ce budget que ce problème aurait dû être évoqué.

La question des intérêts privés a été soulevée. Il ne s'agit pas de toucher en quoi que ce soit au caractère national de cette nouvelle entreprise.

En ce qui concerne la navigation aérienne, vous m'avez presque accusé, monsieur Cermolacce, de vouloir faire un coup de force. Les coups de force, je n'en ai pas l'habitude, le Gouvernement non plus. Je crois plutôt que vous avez des amis dans d'autres pays qui sont des spécialistes en la matière, et ce n'est pas chez eux que j'irai chercher des leçons, croyez-le bien ! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République. — Exclamations sur les bancs du groupe communiste.)

M. Paul Cermolacce. Vous ne répondez pas à mes questions.

M. le ministre des transports. Quant à la commission Cahen-Salvador, j'ai dit et je répète que nous avons eu des contacts avec les syndicats, lesquels ont reconnu en ma présence, un certain soir de septembre, que même s'ils n'avaient pas satisfaction sur tous les points, des résultats positifs avaient tout de même été obtenus.

Monsieur Cermolacce, quand vous faites des plans vous-même pour vous personnellement ou pour votre parti politique, vous n'obtenez pas toujours satisfaction en un an ou en deux ans. Nous non plus. Mais, parce que le Gouvernement a compris l'importance du contrôle de la navigation aérienne, nous avons obtenu des crédits, alors que d'autres ministères ont eu moins de chance dans d'autres domaines. Nous continuerons, cependant, notamment à propos du statut et de la réforme de fond de la navigation aérienne, à discuter ce problème avec les syndicats, que je n'ai pas cessé de recevoir depuis cinq mois bientôt que je suis au ministère des transports, et quand j'en suis empêché, ce sont mes collaborateurs les plus directs qui les reçoivent.

Puisque nous sommes dans ce domaine, je réponds à M. Barbet, qui m'a interrogé sur un certain service atomique de la S. N. E. C. M. A., qu'il lui appartient de poser sa question à M. Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale, qui est compétent pour lui répondre et qui se trouvait ici il y a encore une heure ou deux.

M. Guy Ducloné. M. Debré a répondu que cela ne le concernait pas.

M. Raymond Barbet. C'est toujours la même chose : quand on s'adresse à l'un il répond que cela regarde l'autre !

M. le ministre des transports. Monsieur Deprez, en ce qui concerne la piraterie internationale, je vous ai donné tout à l'heure déjà un certain nombre d'apaisements.

Pour ce qui est du bruit, je reconnais que les avions qui atterrissent à Orly ne sont pas les seuls à être gênants. Des précautions ont déjà été prises sur le plan de la technique, et nous sommes bien résolus à recourir à tous les moyens modernes permettant de mener à bien cette lutte contre le bruit.

Quant à la qualification de vol aux instruments, je vous indique que ce problème est déjà résolu en France ; c'est le cas pour les avions de moins de 5.700 kilos.

M. le général Stehlin a traité d'un certain nombre de problèmes d'ordre matériel et a lui-même reconnu que le budget 1970 témoignait d'un progrès réel. Je puis l'assurer qu'en ce qui concerne les installations radio-électriques, ce budget permet d'obtenir l'essentiel. Quoi qu'il en soit, mes services sont à votre disposition, monsieur Stehlin, pour vous donner toutes les précisions que vous souhaitez.

M. Bozzi, vous m'avez posé des questions au sujet d'une île que vous aimez. Tous les Français l'aiment aussi et comment en serait-il autrement en cette année du bicentenaire de la naissance de l'empereur ? (Applaudissements.)

Pour ce qui est de la publicité en faveur de la Corse, je fais confiance aux habitants de l'île de beauté eux-mêmes. On n'est jamais si bien servi que par soi-même, n'est-ce pas ? En outre, je suis entièrement d'accord pour inciter Air France à faire le nécessaire dans ce domaine.

Quant à la piste de Calvi qui a actuellement 1710 mètres de long vous savez que des problèmes assez délicats se posent

pour la prolonger en raison de la matière du site. Des études sont menées actuellement à ce sujet et vous pouvez d'ores et déjà prendre contact avec les services compétents de mon ministère.

En ce qui concerne le cruel accident auquel vous avez fait allusion, vous avez indiqué vous-même qu'une troisième campagne de repêchage était en préparation, à la suite de laquelle, la commission d'enquête tirera des conclusions que nous ne manquerons pas de vous communiquer. Cet accident m'avait personnellement d'autant plus touché qu'un ancien gouverneur militaire de Metz, le général Cogny, y avait trouvé la mort.

En ce qui concerne les relations Corse—continent, vous avez eu raison d'insister sur le problème de la réservation, car il n'est pas au point actuellement. Je peux vous annoncer qu'en 1970, la compagnie nationale mettra en service une réservation électronique et cela en dépit des difficultés financières et du coût de l'opération. Nous savons combien ce système est utile et évitera le retour des inconvénients dont vous avez parlé.

Enfin, en ce qui concerne les liaisons avec l'étranger, vous avez fait à la fois la demande et la réponse. Je peux vous confirmer, monsieur Bozzi, la création, également en 1970, d'une ligne Ajaccio—Lyon—Londres. D'après son fonctionnement, nous étudions la possibilité d'en créer d'autres.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je tenais à répondre, au début de cette matinée du 18 novembre, en vous remerciant les uns et les autres de la contribution que vous avez apportée à la discussion de ce budget et de l'objectivité avec laquelle vous avez bien voulu reconnaître les progrès que nous accomplissons. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (Section II. — Aviation civile) :

ETAT B

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

- « Titre III : + 24.679.490 francs ;
- « Titre IV : — 2.845.750 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, 1.221.580.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 600.383.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme, 19.440.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 11 millions de francs. »

M. Sabatier, rapporteur général suppléant, et M. Baudis ont présenté un amendement n° 32, qui tend à réduire les crédits du titre III de 465.000 francs.

La parole est à M. Baudis.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, l'examen du budget de l'aviation civile, et donc de cet amendement, est intervenu le 17 octobre devant la commission des finances. La réponse au deuxième questionnaire de celle-ci, destinée à obtenir des explications et des justifications sur les dépenses nouvelles, ne lui est parvenue que le 4 novembre, soit quinze jours après sa réunion.

Si, finalement, la commission n'insiste pas, après vos explications, monsieur le ministre, pour l'adoption de son amendement n° 32, elle insiste en revanche fermement pour que sa mission de contrôle puisse s'effectuer normalement, car elle estime de son devoir de ne mettre des dépenses nouvelles à la charge des contribuables qu'en toute connaissance de cause, au moment où elle est appelée à en discuter.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. M. le rapporteur spécial a bien voulu reconnaître que j'ai fourni à l'Assemblée des renseignements qui semblent donner satisfaction à la demande de la commission des finances.

Si les réponses aux questions posées au Gouvernement par la commission des finances ne sont pas parvenues à temps, on voudra bien m'en excuser, car je ne puis évidemment accuser tel ou tel service de ne pas avoir bien fait son travail. Permettez-moi seulement, monsieur le rapporteur, de vous faire observer qu'un simple coup de téléphone de la commission des finances au ministre des transports lui-même aurait permis de vous donner satisfaction dans les vingt-quatre ou les quarante-huit heures.

Il s'agit là d'un petit accident de parcours qui ne gênera pas, je l'espère, les bonnes relations entre la commission des finances, le ministre et ses collaborateurs.

L'adoption de l'amendement qui a trait à la météorologie et de celui relatif à la navigation aérienne serait fort gênante pour régler les problèmes délicats et difficiles qui ont été évoqués par les uns et par les autres au sujet du personnel de ces services. Aussi me permettrai-je de vous demander de bien vouloir ne pas maintenir ces amendements

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Non, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 32 est retiré.

M. Sabatier, rapporteur général suppléant, et M. Baudis, ont présenté un amendement n° 33, qui tend à réduire les crédits du titre III de 1.228.000 francs.

La parole est à M. Baudis.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Cet amendement a pour objet de poser un problème et d'inciter à trouver une solution qui doit être recherchée sous la forme d'un relèvement indiciaire, d'ailleurs prévu dans le rapport de la commission Cahen Salvador. A un véritable problème, il convient de rechercher et d'apporter une vraie solution.

Or vous avez précisé, monsieur le ministre — je l'ai noté — « que ce problème existait » et que « vous étiez décidé à trouver une solution » en tenant compte des conclusions de la commission Cahen Salvador. Votre objectif ainsi défini rejoignant le vœu exprimé par la commission des finances, celle-ci ne maintient plus son amendement n° 33.

M. le président. L'amendement n° 33 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

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

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 2.845.750 francs.

(La réduction de crédit est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

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

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, mardi 18 novembre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1970 (n° 822). (Rapport n° 835 de M. Sabatier, suppléant M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Services du Premier ministre (suite).

Section I. — Services généraux (suite) :

Crédits concernant la fonction publique :

(Annexe n° 24. — M. Papon, rapporteur spécial ; avis n° 840, tome III, de M. Tibéri, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Agriculture, F. O. R. M. A., B. A. P. S. A. et article 49.

Agriculture :

(Annexe n° 8. — MM. Papon et Paquet, rapporteurs spéciaux : avis n° 837, tome II de M. Le Bault de la Morinière, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 836, Tome VII de M. Bordage (Enseignement agricole), au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (F. O. R. M. A.) :

(Annexe n° 13. — M. Godefroy, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome V, de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Budget annexe des prestations sociales agricoles (B. A. P. S. A.) : (Annexe n° 37. — M. Collette, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome XIX, de M. Bousseau, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 836, tome XV, de M. Jacques Barrot, suppléant M. de Montesquieu, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Article 49.

A seize heures, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 18 novembre, à deux heures quarante-cinq minutes.)

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

Errata.

Au compte rendu intégral de la séance du samedi
15 novembre 1969.

Page 3824, 1^{re} colonne, dernier alinéa, 1^{re} ligne :

Au lieu de : « numéro 892 »,

Lire : « numéro 893 ».

Page 3824, 2^e colonne, 2^e alinéa, 1^{re} ligne :

Au lieu de : « numéro 893 »,

Lire : « numéro 892 »

QUESTIONS ECRITES

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

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 de un mois. »

8607. — 17 novembre 1969. — M. Georges Cailieu expose à M. le ministre de l'économie et des finances le cas d'une entreprise individuelle de fabrication et de vente d'aliments du bétail, qui a profité en 1965 des allègements fiscaux prévus par les décrets

n° 64-442 et 64-443 du 21 mai 1964 en faveur du développement régional et de l'amélioration des structures des entreprises. Ces allègements comportaient, entre autres, l'exonération de la patente pendant cinq ans. Mais une modification vient d'intervenir, le 1^{er} octobre 1968, une société anonyme dont le propriétaire de l'entreprise possède 95 p. 100 des actions, ayant été créée pour l'exploitation de cette affaire. Il lui demande donc si cette société peut profiter, jusqu'à l'expiration du délai de cinq ans, des avantages fiscaux accordés initialement à l'entreprise individuelle pour l'exonération de la patente notamment, du fait que cette dernière a cessé toute activité industrielle, pour devenir uniquement loueur de fonds.

8608. — 17 novembre 1969. — M. Santoni expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que l'article 13-II de la loi n° 68-696 du 31 juillet 1968 modifiant les dispositions de la loi d'orientation foncière relatives à la taxe locale d'équipement a reporté la date d'entrée en vigueur de celle-ci au 1^{er} octobre 1968. Pour déterminer si un constructeur est passible ou non de la taxe il faut se reporter à la date de l'autorisation expresse ou tacite de construire. Si l'on considère qu'entre le 1^{er} août 1968 et le 1^{er} octobre de la même année les dispositions de la loi n° 68-696 du 31 juillet 1968 étaient connues, il dépendait de la seule célérité des fonctionnaires du service de l'urbanisme de rendre impossibles ou non les candidats constructeurs. Dans ces conditions, il apparaîtrait souhaitable que l'article 77 de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 soit modifié comme suit : « Les dispositions des articles 62 à 76 ci-dessus s'appliquent aux travaux ayant fait l'objet d'une autorisation de construire délivrée à compter du premier jour du dixième mois suivant la promulgation de la loi. Elles ne concernent pas toutefois les travaux pour lesquels les demandes d'autorisation auraient été déposées avant le 1^{er} juillet 1968 ». Il lui demande s'il peut lui faire connaître son point de vue sur la question.

8609. — 17 novembre 1969. — M. Notebart expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en l'état actuel des textes, le virement du traitement des agents des collectivités locales et des subventions annuelles à des sociétés effectué à un compte ouvert dans les écritures d'une caisse d'épargne n'est pas autorisé, les services financiers invoquant l'annexe 9 de l'instruction n° 61-124 MO du 25 septembre 1961. Mais dans une circulaire du 23 avril 1969 la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales (Caisse des dépôts et consignations, département des pensions, service des retraités) admet le versement des retraités sur le livret de caisse d'épargne du titulaire de la rente ou pension. Il semble qu'il y ait contradiction. D'autre part, les caisses d'épargne sont habilitées à payer : les factures d'eau, de gaz et d'électricité par prélèvement sur les comptes. Mieux encore, par lettre du 6 octobre 1969, M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale fait connaître à MM. les directeurs régionaux de la sécurité sociale « que M. le ministre de l'économie et des finances a décidé, dans le cadre des mesures tendant à permettre aux caisses d'épargne d'étendre les services qu'elles rendent à leurs déposants, d'autoriser le versement des prestations familiales sur les comptes d'épargne des allocataires qui en feraient la demande et en a informé les caisses d'épargne elles-mêmes. ». Il lui demande s'il n'estime pas devoir étudier la possibilité, au même titre que les pensions, de virer à compte ouvert dans les écritures d'une caisse d'épargne, les traitements des agents des collectivités locales et les subventions annuelles de fonctionnement aux sociétés locales qui en feraient la demande.

8610. — 17 novembre 1969. — M. Verkindère demande à M. le ministre de l'éducation nationale si la circulaire n° 68-457 du 18 novembre 1968 traitant du service des personnels de laboratoire des établissements scolaires, qui semble avoir disparu du Recueil des lois et règlements, est toujours valable. Dans ce cas, il lui demande s'il ne conviendrait pas de la replacer dans ce recueil, pour que les établissements sachent qu'elle est toujours valable.

8611. — 17 novembre 1969. — M. Verkindère expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, d'après la circulaire du 9 avril 1968, l'agent de service qui, par suite de l'octroi pendant les vacances d'été d'un congé avec traitement pour maladie, maternité, accident du travail, n'a pas bénéficié de trente-deux jours de vacances, peut solliciter une prolongation de son congé dans la limite de ces trente-deux jours. Il demande : 1° si cette prolongation est de droit ; 2° si cette prolongation doit être consécutive au congé ou si l'administration peut imposer une

coupure entre le congé et sa prolongation; 3^e quelle autorité (intendant ou recteur) doit accorder cette prolongation; 4^e si l'agent en congé prolongé peut être remplacé par un suppléant nommé par le rectorat dans les conditions prévues par la circulaire du 6 octobre 1967.

8612. — 17 novembre 1969. — **M. Verkindère** demande à **M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives)** si un fonctionnaire des P.T.T. entrant dans le cadre des professeurs certifiés de l'éducation nationale, après succès aux épreuves du C.A.P.E.S. théorique et stage d'un an au centre pédagogique régional et obtenant, comme professeur certifié, une rémunération inférieure à celle qu'il percevait dans son ancien cadre, peut bénéficier du décret du 4 août 1947 modifié accordant indemnité différentielle. Ce décret s'applique aux fonctionnaires qui, dans leur nouveau cadre, sont nommés à l'échelon de début; mais dans un tel cas le professeur certifié est nommé à l'échelon de début, sous réserve de la prise en compte de son année de stage et, comme pour tout fonctionnaire, des services militaires.

8613. — 17 novembre 1969. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que le service des chèques postaux a pour règle d'enregistrer les débits des comptes le matin et les crédits dans l'après-midi. Un titulaire de compte qui adresse au service, dans une même enveloppe, des virements postaux à inscrire à son crédit et des virements postaux tirés sur son compte — le total de ces opérations faisant apparaître un solde positif du compte du titulaire dont il s'agit — se voit taxé d'une somme de 6 francs, pour le motif que les débits ont, un

instant, dépassé les crédits et de ce fait entraîné un solde débiteur momentané, en raison du mode de tenue du compte ci-dessus décrit. Il lui demande s'il estime une telle pratique adaptée au développement actuel des chèques postaux et de nature à répondre à la qualité du service que les titulaires de compte sont en droit d'attendre. Il lui demande s'il peut fournir des renseignements sur la justification de la taxe de 6 francs perçue lors de l'opération ci-dessus mentionnée par ses agents, et qui s'ajoute à la taxe annuelle de 5 francs pour « tenue de compte ».

8614. — 17 novembre 1969. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de la justice** qu'il a entendu avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction sa déclaration du 5 novembre aux termes de laquelle le Gouvernement était résolu à accorder la Légion d'honneur aux titulaires de quatre titres de guerre. Certaines associations d'anciens combattants se sont néanmoins inquiétés du fait que la mesure annoncée se ferait dans le cadre de contingents qui seraient fixés pour une période de trois années. Or, si le nombre des bénéficiaires est limité par la fixation d'un contingent, il ne sera pas possible de récompenser tous les anciens combattants titulaires de quatre titres de guerre. Il en résultera des injustices et, d'autre part, des retards dans les nominations qui feront que bon nombre d'intéressés ne pourront obtenir la décoration qu'il est permis au Gouvernement de leur attribuer. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir, après dix années d'application du décret de 1959 qui donnait vocation à la Légion d'honneur à tous les titulaires de cinq titres de guerre, quel est le nombre de dossiers qui n'ont pu être encore examinés, alors qu'il n'y avait aucune limitation par voie de contingentement. Il lui demande s'il peut lui fournir cette précision et lui indiquer quelles sont ses intentions en ce qui concerne l'ampleur des contingents prévus.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

2^e Séance du Lundi 17 Novembre 1969.

SCRUTIN (N° 69)

Sur l'amendement n° 90 de M. Pierre Villon à l'article 28 du projet de loi de finances pour 1970. (Dépenses en capital des services militaires.) (Réduire de 50 p. 100 les autorisations de programme et les crédits de paiement : force de frappe nucléaire.)

Nombre des volants.....	477
Nombre des suffrages exprimés.....	473
Majorité absolue	237
Pour l'adoption	93
Contre	380

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Dumortier.	Montalat.
Alduy.	Dupuy.	Musmeaux.
Andrieux.	Duraffour (Paul).	Nllés.
Ballanger (Robert).	Duroméa.	Notcbart.
Barbet (Raymond).	Fabre (Robert).	Odru.
Barel (Virgile).	Fajon.	Péronnet.
Bayou (Raoul).	Faure (Gilbert).	Peugnet.
Benoist.	Faure (Maurice).	Philibert.
Berthelot.	Feix (Léon).	Pic.
Berthouin.	Fiévez.	Plancix.
Billères.	Gaillard (Félix).	Mme Prin.
Billoux.	Garcin.	Privat (Charles).
Boulay.	Gaudin.	Ramette.
Bouloche.	Gernez.	Regaudie.
Brettes.	Gosnat.	R'ebon.
Brugnon.	Guille.	Rocard (Michel).
Bustin.	Houël.	Rochet (Waldeck).
Carpentier.	Lacavé.	Roger.
Cermolacce.	Lagorce (Pierre).	Roucaute.
Césaire.	Lamps.	Saint-Paul.
Chandernagor.	Larue (Tony).	Sauzedde.
Chazelle.	Lavielle.	Schloesing.
Mme Chonavel.	Lebon.	Spénale.
Dardé.	Lejeune (Max).	Mme Thome-Pate-
Darras.	Leroy.	nôtre (Jacqueline).
Defferre.	L'Huillier (Waldeck).	Mme Vaillant-
Delelis.	Longueue.	Couturier.
Delorme.	Madrelle.	Vals (Francis).
Denvers.	Massé (Jean).	Védrines.
Didier (Emile).	Massot.	Ver (Antonin).
Ducofoné.	Mitterrand.	Vignaux.
Ducos.	Mollet (Guy).	Villon (Pierre).

Ont voté contre :

MM.	Baudis.	Bignon (Albert).
Abdoulkader Moussa	Baudouin.	Bignon (Charles).
Ali.	Bayle.	Billotte.
Abelin.	Beauguitte (André).	Bisson.
Achille-Fould.	Bécam.	Bizet.
Allières (J ^r).	Bégué.	Blary.
Alloncle.	Bélcour.	Boinviillers.
Ansquer.	Bénard (François).	Bolo.
Arnaud (Henri).	Bénard (Mario).	Bonhomme.
Arnould.	Bennetot (de).	Bonnel (Pierre).
Aubert.	Bérand.	Bonnet (Christian).
Aymar.	Beraud.	Bordage.
Mme Aymé de la	Berger.	Borocco.
Chevreillère.	Bernasconi.	Boscary-Monsservin.
Barberot.	Beucler.	Boscher.
Barrot (Jacques).	Beylot.	Bouchacourt.
Bas (Pierre).	Bichat.	Boudet.

Bourdellès.	Denieu (Xavier).	Jacquet (Michel).
Bourgeois (Georges).	Denis (Bertrand).	Jacquinet.
Bourgoin.	Deprez.	Jacson.
Bousquet.	Destremau.	Jalu.
Bousseau.	Dijoud.	Jamot (Michel).
Boutard.	Dominafi.	Janot (Pierre).
Boyer.	Donnadieu.	Jarrot.
Bozzi.	Douzans.	Jenn.
Bressolier.	Duboscq.	Joanne.
Brial.	Ducray.	Jouffroy.
Bricout.	Dumas.	Joxe.
Briot.	Dupont-Fauville.	Julia.
Brocard.	Durafour (Michel).	Kédinger.
Brogie (de).	Durieux.	Krieg.
Brugerolle.	Dusseaux.	Labbé.
Buffet.	Duval.	La Combe.
Buot.	Ehm (Albert).	Lassourd.
Buron (Pierre).	Fagot.	Lavernie.
Caill (Antoine).	Fatala.	Lebas.
Caillau (Georges).	Faure (Edgar).	Le Bault de la Mori-
Caillaud (Paul).	Favre (Jean).	nière.
Caille (René).	Feil (René).	Lecat.
Caldaguès.	Feuillard.	Le Douarec.
Calméjane.	Flornoy.	Lehn.
Capelle.	Fontaine.	Lelong (Pierre).
Carrier.	Fortuit.	Lemaire.
Carter.	Fossé.	Lepage.
Cassabel.	Fouchel.	Leroy-Beaulieu.
Catalifaud.	Fouchier.	Le Tac.
Catry.	Foyer.	Le Theule.
Catin-Bazin.	Fraudeau.	Liogier.
Cazenave.	Frys.	Lucas.
Cerneau.	Gardeil.	Luciani.
Chabrat.	Garets (des).	Macquel.
Chamant.	Gastines (de).	Magaud.
Chambon.	Georges.	Mainguy.
Chambrun (de).	Gerbaud.	Malène (de la).
Chapalain.	Gerbet.	Marcenet.
Charbonnel.	Germain.	Marcus.
Charié.	Giacomi.	Marette.
Charret (Arthur).	Giscard d'Estaing	Marie.
Charret (Edouard).	(Olivier).	Marquet (Michel).
Chassagne (Jean).	Gissingier.	Martin (Claude).
Chaumont.	Glon.	Martin (Hubert).
Chauvet.	Godefroy.	Massoubre.
Chazalon.	Godon.	Mathieu.
Chedru.	Gorse.	Mauger.
Clavel.	Grailly (de).	Maujouan du Gasset.
Colibeau.	Grandsart.	Mazeaud.
Collette.	Granet.	Médecin.
Collière.	Grimaud.	Ménu.
Commenay.	Griotteray.	Mercier.
Conte (Arthur).	Grondeau.	Messmer.
Cormier.	Grussenmeyer.	Meunier.
Cornet (Pierre).	Guichard (Claude).	Mlossec.
Cornette (Maurice).	Guilbert.	Mirlin.
Corrèze.	Guillermin.	Missoffe.
Coudere.	Habib-Deloncle.	Modiano.
Coumaros.	Halbout.	Mohamed (Ahmed).
Couveinhes.	Halgouté (du).	Montesquiou (de).
Cressard.	Hamelin (Jean).	Morellon.
Damette.	Hauret.	Morison.
Danel.	Mme Hauteclouque	Moron.
Daniolo.	(de).	Moulin (Arthur).
Dassault.	Hébert.	Mourot.
Dassié.	Helène.	Murat.
Degraeve.	Herman.	Narquin.
Dehen.	Hersant.	Noss.
Delachenal.	Herzog.	Nessler.
Delahaye.	Hinsberger.	Neuwirth.
Delatre.	Hoffer.	Nungesser.
Delhalle.	Hoguet.	Offroy.
Deliaune.	Hunault.	Olivro.
Delmas (Louis-Alexis).	Icart.	Ornano (d').
Delong (Jacques).	Jacquet (Marc).	

Palewski (Jean-Paul).	Rives-Henrys.	Thorailier.
Papon.	Rivière (Joseph).	Tiberi.
Paquet.	Rivière (Paul).	Tissandier.
Passqua.	Rivierez.	Tisserand.
Peizerat.	Robert.	Tomasini.
Perrot.	Rocca Serra (de).	Tondut.
Petit (Camille).	Rochet (Hubert).	Torre.
Petit (Jean-Claude).	Rolland.	Toutain.
Peyrefitte.	Rossi.	Trémeau.
Peyret.	Roux (Claude).	Triboulet.
Pianta.	Roux (Jean-Pierre).	Tricon.
Pidjot.	Rouxel.	Mme Trolsier.
Pierrebout (de).	Royer.	Valenci.
Plantier.	Ruais.	Valleix.
Mme Ploux.	Sabatier.	Vallon (Louis).
Poirier.	Sablé.	Vancalster.
Poncelet.	Said Ibrahim.	Vandelanoitte.
Poniatowski.	Sallé (Louis).	Vendroux (Jacques).
Poudevigne.	Sallenave.	Vendroux (Jacques-Philippe).
Poujade (Robert).	Sanglier.	Verkindère.
Poujade (Pierre).	Sanguinetti.	Vernaudon.
Préaumont (de).	Santoni.	Verpillière (de la).
Quentier (René).	Sarnez (de).	Vertadier.
Rabourdin.	Schnebelen.	Vitler.
Rabreau.	Schwartz.	Vitton (de).
Radius.	Sers.	Voilquin.
Raynal.	Sibeud.	Voisin (Alban).
Renouard.	Soisson.	Voisin (André-Georges).
Réthoré.	Souchal.	Volumard.
Ribadeau Dumas.	Sourdille.	Wagner.
Ribes.	Sprauer.	Weber.
Rivière (René).	Stasi.	Weinman.
Richard (Jacques).	Stehln.	Westphal.
Richard (Lucien).	Stirn.	Ziller.
Richoux.	Taittinger.	Zimmermann.
Rickert.	Terrenoire (Alain).	
Ritter.	Terrenoire (Louis).	
Rivain.	Thillard.	

Se sont abstenus volontairement :

MM. Ihuel.	Laudrin.	Sudreau.
	Sanford.	

N'ont pas pris part au vote :

MM. Cointat.	Dronne.	Rousset (David).
	Lacagne.	

Excusés ou absents par congé (1) :

(Application de l'article 159, alinéas 2 et 3, du règlement.)

MM. Boisdé (Raymond), Cousté, Lainé et Poulpique (de).

N'ont pas pris part au vote :

M. Achille Peretti, président de l'Assemblée nationale, et M. Claudius-Petit, qui présidait la séance.

Motifs des excuses :

(Application de l'article 159, alinéa 3, du règlement.)

MM. Boisdé (Raymond) (maladie).
Cousté (mission).
Lainé (maladie).
Poulpique (de) (maladie).

(1) Se reporter à la liste ci-après, des motifs des excuses.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances
du lundi 17 novembre 1969.

1^{re} séance : page 3827. — 2^e séance : page 3851