

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 71^e SEANCE2^e séance du Vendredi 11 Décembre 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2168).
2. — Budget du ministère de la santé publique et de la population pour 1954. — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 2168).
- Art 1^{er} (suite):
- MM. Estève, Paul Coste-Floret, ministre de la santé publique et de la population.
- Amendement de M. Philippe d'Argenlieu. — MM. Philippe d'Argenlieu, le ministre, Clavier, rapporteur de la commission des finances. — Retrait.
- MM. Plait, rapporteur pour avis de la commission de la famille; le ministre, Raymond Bonnetous.
- Adoption de l'article modifié.
- Art. 2:
- MM. René Dubois, Franceschi, le ministre, Charles Morel, le rapporteur pour avis, Mme Girault, Mlle Mireille Dumont.
- Amendement de M. Charles Morel. — MM. Charles Morel, le ministre. — Retrait.
- MM. Courrière, le ministre, le rapporteur.
- Adoption de l'article.
- Art. 3: adoption.
- Art. 3 bis:
- Amendement de M. Poisson. — MM. Poisson, le rapporteur, le ministre. — Adoption.
- Adoption de l'article modifié.
- Art. 3 ter:
- Amendement de M. Poisson. — Adoption.
- Adoption de l'article.
- Art. 4:
- MM. Alain Poher, le ministre.
- Adoption de l'article.
- Sur l'ensemble: Mlle Mireille Dumont.
- Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.
3. — Budget du commissariat général à la productivité pour 1954. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 2176).
- Discussion générale: MM. Alric, rapporteur de la commission des finances; Longchambon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Ramette, Coudé du Foresto, Bernard Lafay, secrétaire d'Etat aux affaires économiques.
- Passage à la discussion des articles.
- Art. 1^{er}:
- Amendement de M. Ramette. — MM. Ramette, le rapporteur, le secrétaire. — Rejet au scrutin public.

Amendement de M. Longchambon. — MM. Longchambon, le rapporteur, Alain Poher, Georges Laffargue, Coudé du Foresto, Rochereau, président de la commission des affaires économiques. — Retrait.

MM. le secrétaire d'Etat, Saller.

Adoption de l'article.

Art. 2: adoption.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

4. — Budget de l'aviation civile et commerciale pour 1954. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 2184).

Discussion générale: MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Pellenc.

Présidence de Gaston Monnerville.

M. Dutoit, Mme Marcelle Devaud, M. Paul Devinat, secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1^{er}:

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Menu. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Amendement de M. Menu. — Adoption.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Menu. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Rejet.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2:

M. le rapporteur.

Amendement de M. Jean Bertaud. — MM. Jean Bertaud, Aubert, président de la commission des moyens de communication; le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Amendement de M. Jean Bertaud. — MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 3 et 4: adoption.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

5. — Transmission d'un projet de loi (p. 2203).
6. — Renvoi pour avis (p. 2203).
7. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2203).

PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique sommaire de la précédente séance a été affiché.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

BUDGET DU MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION POUR 1954

Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la santé publique et de la population pour l'exercice 1954. (N^{os} 565 et 602, année 1953; et n^o 610, année 1953, avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.)

Je rappelle au Conseil de la République que nous en sommes arrivés à l'examen du chapitre 46-29 de l'état A annexé à l'article 1^{er}.

Je donne lecture de ce chapitre :

« Chap. 46-29. — Services de la population et de l'entraide. — Hospitalisation des protégés français et des indigents étrangers appartenant à des pays sans traités de réciprocité, 156 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 46-29.

(Le chapitre 46-29 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 46-31. — Services de la population et de l'entraide. — Assistance aux vieillards, aux infirmes et aux incurables, 14 milliards de francs. »

La parole est à M. Estève.

M. Estève. Mes chers collègues, au sujet du chapitre 46-31 je voudrais, avec M. d'Argenlieu, attirer l'attention du Gouvernement sur de nombreuses difficultés résultant d'une appréciation trop étroite des textes dans l'application et la fixation du taux d'invalidité de certains infirmes demandant à bénéficier de la loi du 2 août 1949.

J'avoue, pour ma part, avoir été surpris d'apprendre que certaines personnes sollicitant l'aide de ladite loi, personnes notamment amputées d'une jambe, avaient vu leurs demandes rejetées du fait que le barème correspondant à cette mutilation donne une invalidité inférieure à 80 p. 100.

Je conçois fort bien qu'il faut, en la matière, beaucoup de prudence et qu'il est absolument nécessaire d'établir des modalités et des critères, mais je me demande si les coefficients de base ne pourraient pas être assortis d'un indice professionnel. Il est certain que la perte d'un membre inférieur pour un cultivateur est une infirmité capitale, alors que pour un secrétaire, par exemple, elle est infiniment moins grave. Or, les textes ne font aucune différence quant à la profession des intéressés. Les médecins experts et contrôleurs sont eux-mêmes prisonniers des textes et de la loi. Il s'ensuit que des cas très dignes d'intérêt ne peuvent être soulagés.

J'ai l'impression très nette que quelque chose peut être fait pour améliorer cette législation. Dans un esprit d'équité, je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir étudier ce problème, pour lui donner ultérieurement une solution favorable et réparer ce qui me semble être une injustice. (Applaudissements.)

M. Paul Coste-Floret, ministre de la santé publique et de la population. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je répondrai à notre honorable collègue qu'un décret du 29 novembre 1953 a repris, sur cette matière, les barèmes de la loi de 1919. Toutefois, il a été prévu dans les textes d'application, précisément pour donner satisfaction, autant que faire se peut, aux remarques qui viennent d'être faites, que les médecins experts auprès des commissions d'admission à l'aide sociale auront désormais voix délibérative en la matière, alors qu'ils n'avaient jusqu'à présent que simple voix consultative. La possibilité de faire des expertises dans les cas douteux est évidemment maintenue. Le texte nouveau institue, d'autre part, une commission d'orientation des infirmes qui doit examiner, compte tenu de la situation de l'infirmes, au point de vue social, familial, et au point de vue du marché du travail, la possibilité de l'orienter vers un travail rémunérateur.

Dans ces mesures d'application, il sera, autant que faire se peut, tenu compte des suggestions de notre collègue. Je lui donne ces assurances.

Mme le président. Par voie d'amendement (n^o 5) M. Philippe d'Argenlieu propose de réduire le crédit du chapitre 46-31 de 1.000 francs.

La parole est à M. d'Argenlieu.

M. Philippe d'Argenlieu. Monsieur le ministre, mes chers collègues, à propos du décret du 29 novembre 1953 qui, dans son chapitre VI, remplace la loi Cordonnier du 2 août 1949, je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur les conditions de fixation du degré d'invalidité des grands infirmes. Dans l'état présent et sauf modifications au courant desquelles je ne suis pas, le certificat médical de base qui sert à apprécier l'infirmité est établi non par le médecin traitant du malade, mais par le médecin assermenté qui peut tenir ou ne pas tenir compte de l'avis du médecin traitant. D'autre part, le degré d'invalidité est fixé à l'échelon départemental par un médecin contrôleur qui, lui, juge sur pièces, de sorte que le degré d'invalidité n'est pas déterminé par l'examen du malade mais par l'examen d'un dossier.

Je n'ai pas besoin d'insister sur les difficultés, les contestations qu'entraîne une pareille méthode. Ceux de nos collègues qui sont maires ou conseillers généraux ont certainement déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises sans doute, de se trouver saisis de cas particulièrement intéressants où, évidemment, sans mettre en aucune façon en cause la compétence du corps médical, des contestations paraissent justifiées, des injustices semblent commises, et des réclamations nombreuses s'ensuivent.

Or, en l'occurrence, je crois, étant donné les difficultés d'appréciation qui résultent d'un jugement sur pièces où manquent forcément les détails, en l'absence de possibilités complémentaires d'information, que l'on arrive à des difficultés de plus en plus nombreuses. A mon avis — et c'est un sentiment que je voudrais faire partager à M. le ministre — le moyen de résoudre cette question serait de faire procéder à une visite directe des infirmes qui demandent le bénéfice de ce chapitre VI du décret du 29 novembre 1953.

Il est certain, comme l'a fait remarquer notre collègue M. Estève, que des quantités d'éléments d'appréciation entrent en jeu, par exemple l'activité professionnelle. Il est certain également que, en l'occurrence, le barème des pensions militaires pour la fixation du taux d'invalidité peut prêter à des écarts assez sérieux puisqu'il me semble que, entre les cas d'invalidité provenant de causes naturelles et ceux qui résultent d'un accident ou d'une blessure de guerre, il y a souvent de nombreuses différences.

Aussi est-ce sur ce point que je voudrais attirer très spécialement l'attention de M. le ministre et lui demander s'il serait possible de réglementer les conditions de constitution d'un dossier de telle sorte que l'attestation du médecin traitant soit, en tout état de cause, prise en considération. Il est, en effet, mieux placé que quiconque pour connaître comme il faut l'état de son client, qu'il suit, souvent, depuis de nombreuses années, alors que le médecin assermenté, si compétent soit-il, ne peut procéder qu'à un examen rapide du malade en question, qu'il n'a le plus souvent jamais vu auparavant.

Je crois qu'en procédant à l'examen direct de l'infirmes on obtiendrait, sinon une justice et une équité parfaites, du moins des dispositions de l'article 22 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, ne prend en charge, au titre de l'assurance maladie, que les soins nécessités par le traitement d'une maladie déclarée.

C'est une question que je livre aux réflexions de M. le ministre, en lui demandant s'il peut me donner l'assurance qu'il essayera de réaliser quelque chose en ce sens, de manière à rendre l'application de cette loi plus efficace et moins contestable.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je m'excuse auprès de M. d'Argenlieu d'avoir répondu à M. Estève avant que lui-même ait pu développer ses explications, en concluant, à la fois, quant à son amendement et aux explications d'ordre général que M. Estève avait développées tout à l'heure.

Sur les points plus particuliers que soulève M. d'Argenlieu, je m'efforcerai, évidemment dans la mesure d'application dont j'ai parlé tout à l'heure, de tenir compte des intéressantes suggestions qu'il vient de présenter au Conseil de la République; je suis toutefois obligé de faire remarquer que le principe de s'en référer au seul médecin traitant pour déterminer le pourcentage d'invalidité de son client est une mesure qui demande quelques précautions, il faut bien qu'il y ait un contrôle et, contrairement à ce qui est quelquefois affirmé, le médecin contrôleur ne juge pas que sur pièces et il a toujours la possibilité d'examiner le malade.

Sous ces réserves, que je suis obligé de faire ici dans un intérêt général, j'essaierai autant que faire se peut de tenir compte dans les mesures d'application des observations de M. Thierry d'Argenlieu.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement; elle s'en rapporte à la sagesse du Conseil.

M. Philippe d'Argenlieu. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Philippe d'Argenlieu.

M. Philippe d'Argenlieu. Je voudrais dire à M. le ministre que mon intention n'était pas de lui demander de ne tenir compte que du certificat du médecin traitant, mais d'en tenir compte officiellement car, à l'heure actuelle, il n'est qu'une pièce officieuse dont il est possible de ne pas tenir compte.

Sous cette réserve, et compte tenu des assurances qu'a bien voulu me donner M. le ministre, je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 46-31 au chiffre de la commission.

(Le chapitre 46-31 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 46-32. — Services de la population et de l'entraide. — Attribution aux économiquement faibles d'une allocation compensatrice des augmentations de loyers, 1.999.998 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 46-33. — Services de la population et de l'entraide. — Dotation des établissements nationaux de bienfaisance, 257 millions 250.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 46-34. — Centres d'hébergement, 19.023.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.

« Chap. 47-11. — Services de la santé. — Mesures générales de protection de la santé publique, 84.500.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Plait, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je voudrais vous parler des mesures générales de protection de la santé publique. Je pense que dans ces mesures de protection vous considérez la vaccination en particulier. Or, il y a évidemment une chose qui nous intéresse au premier plan dans ce budget, c'est la question de la prévention, que la sécurité sociale en somme estime être une de ses tâches essentielles, pour que, dans sa communication à l'académie de médecine (j'ai ici un fascicule), M. le directeur général de la sécurité sociale dise : « j'indiquerai d'abord pourquoi la sécurité sociale considère comme une de ses tâches essentielles de contribuer à la prévention ».

Or, j'avais eu l'honneur de poser à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale une question il y a quelque temps déjà. Il m'avait été répondu que la sécurité sociale, en vertu des dispositions de l'article 22 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, ne prend en charge, au titre de l'assurance maladie, que les soins nécessités par le traitement d'une maladie déclarée.

Les caisses de sécurité sociale ne sont pas autorisées, en l'état actuel des textes, à rembourser les frais résultant des actes de prévention. Il est absolument évident que, si nous poussions les choses à l'extrême, on pourrait considérer que la sécurité sociale ne devrait pas rembourser les sérums antitétaniques qui sont utilisés journellement et, même, les traitements aux antibiotiques, qui sont surtout des traitements préventifs.

Mais j'ai là sous les yeux une décision de la commission régionale d'appel de Nancy de sécurité sociale, qui date du 29 mai 1953, et je suis surpris de voir que cette commission régionale d'appel de la sécurité sociale est, en somme, d'un avis opposé à celui du directeur même de la sécurité sociale. Dans ses nombreux attendus, elle signale en particulier que les vaccins sont portés sur la liste des médicaments remboursables, que, par conséquent, vraisemblablement, ils devraient tout au moins, ne serait-ce que pour leurs ressortissants, solder le prix des vaccinations.

Je sais bien que c'est une question qui intéresse beaucoup tous les départements, tous les conseils généraux. Peut-être me direz-vous, monsieur le ministre, qu'elle intéresse M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

Si je suis intervenu, c'est qu'au chapitre 47-11 une somme est mise au titre général de la protection de la santé publique et si évidemment la sécurité sociale pouvait prendre à sa charge ces frais de vaccination, ce serait autant que M. le ministre de la santé publique n'aurait pas à prendre sur son budget.

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

M. le ministre. J'ai développé bien souvent, auprès de mon collègue du travail, les arguments que vient de présenter ici l'honorable rapporteur et je le remercie de les avoir renouvelés publiquement, devant le Conseil de la République, car il aidera ainsi ma propre argumentation.

Au reste, je veux lui faire connaître qu'une proposition de loi, dont j'ai malheureusement oublié l'auteur, essaie de conduire l'Assemblée nationale à légiférer dans le sens même qui vient d'être indiqué. J'essaierai, quant à moi, auprès du Gouvernement comme toujours unanime et solidaire (*Sourires.*) d'obtenir une solution dans le sens de l'argumentation ici présentée, mais je ne peux évidemment préjuger sa décision.

M. le rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Mme le président. Quelqu'un demande-t-il encore la parole ?...
Je mets aux voix le chapitre 47-11.

(Le chapitre 47-11 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 47-12. — Services de la santé. — Protection maternelle et infantile, 950 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 47-13. — Services de la santé. — Prophylaxie de la tuberculose, 999.998.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 47-14. — Services de la santé. — Prophylaxie des maladies vénériennes, 190 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 47-15. — Services de la santé. — Participation de l'Etat à des dépenses de prophylaxie n'ayant pas le caractère obligatoire, 50.747.000 francs. »

La parole est à M. Bonnefous.

M. Raymond Bonnefous. Je voudrais poser une question à M. le ministre sur l'utilisation des crédits mis à la disposition de ses services pour l'importation et l'expérimentation en France des nouvelles séries d'antibiotiques.

Il s'agit, en l'espèce, de l'actinomycine, dont une publicité tapageuse et sans doute prématurée a vanté l'efficacité, en particulier dans les affections cancéreuses et paracancéreuses. Cette publicité — M. le président de la commission de la santé publique ne me démentira pas — a éveillé, chez un très grand nombre de malades et d'une façon d'autant plus véhémement que certains d'entre eux sont incurables, des espoirs qu'il est momentanément impossible de satisfaire. En effet, le service central de la pharmacie du ministère, quelles que soient sa

bonne volonté et son efficacité, ne peut importer ce produit et le répartir qu'au compte-gouttes entre les services hospitaliers désignés pour l'expérimenter. Je sais bien qu'il s'agit d'une importation payée en dollars, mais je souhaite — et tous les médecins souhaitent — que l'expérimentation de ce nouveau produit soit faite sur une base assez large et à un rythme assez rapide pour que, si les espoirs éveillés ne sont pas déçus, nos fabricants français qui ont fait la preuve de leur qualité dans la préparation et la diffusion, même à l'étranger, des antibiotiques, puissent, dès que possible, mettre à la disposition du public cette nouvelle arme, à proportion de son efficacité. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. Bonnefous d'avoir souligné devant le Conseil de la République les inconvénients qu'une publicité tapageuse pour certains médicaments nouveaux peut, en effet, présenter en éveillant des espoirs qui risquent d'être déçus et qui du moins, en l'état actuel de notre production ne peuvent pas toujours être satisfaits en quantités suffisantes. Cet exposé était nécessaire. Il est bon que ces choses soient portées à la connaissance des malades. Les quantités disponibles de l'antibiotique auquel il vient d'être fait allusion sont, en effet, extrêmement réduites. Elles ont été réparties dans quatre services hospitaliers de façon à en assurer le meilleur emploi possible, d'une part pour des travaux de laboratoire qui permettront l'étude du produit en vue d'une fabrication française à laquelle l'honorable sénateur vient de faire allusion, d'autre part pour assurer une expérimentation clinique satisfaisante, en faisant bénéficier de ce nouveau médicament les malades qui en sont le plus indiscutablement justiciables.

M. Raymond Bonnefous. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette mise au point.

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

Je mets aux voix le chapitre 47-15 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre 47-15 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 47-16. — Services de la santé. — Subventions intéressant la protection maternelle et infantile, 84 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-17. — Services de la santé. — Subvention à des organismes ou œuvres d'intérêt national de caractère sanitaire, 45.955.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2) par M. Plait, au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement a pour but d'attirer l'attention du Gouvernement sur la transfusion sanguine.

Vous n'ignorez pas que la transfusion sanguine a subi un développement important comme moyen thérapeutique, puisque le nombre de transfusions est passé de 270 en 1927 à environ 400.000 à l'heure actuelle. Le centre national de transfusion sanguine est constitué par une association de la transfusion d'urgence pour une part et par la sécurité sociale pour une autre part. Son budget se monte à environ 40 millions et est couvert jusqu'à 28 millions par la sécurité sociale. Mis à part le fonds d'investissement évidemment très élevé, mais qui s'explique par l'importance du rôle et de l'activité du centre national de transfusion, le fonctionnement tant du centre national que du centre régional de l'hôpital Saint-Antoine dont l'activité est absolument jumelée, ne peut compter que sur une somme véritablement minime.

Dans ces conditions, il apparaît infiniment désirable que le centre national et le centre régional puissent recevoir une aide proportionnelle à l'importance qu'a prise la thérapeutique de la transfusion sanguine dans la médecine moderne.

J'ajouterai ce que je disais — ce matin — c'est que, actuellement, il s'agit non seulement de faire des transfusions de sang, mais de pouvoir prélever dans le sang certains dérivés qu'on appelle les « gamma-globulines » qui peuvent préserver pendant quinze jours un enfant ayant été en contact avec des poliomyélitiques. Or, pour obtenir la dose nécessaire à cette protection pendant quinze jours, il faut exactement deux litres et demi de sang. Je pense que, dans ces conditions, personne en France, ne pourra refuser le don du sang qui est demandé avec tant d'insistance.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je veux réitérer à M. le rapporteur pour avis les assurances que je lui ai données sur ce sujet lors de mon audition par la commission de la santé. J'en profite pour indiquer au Conseil que le crédit inscrit sur ce chapitre est exactement le même que celui qui a été voté l'année dernière après la réduction opérée par le décret du 11 mai dernier. On peut souhaiter qu'il soit plus important, et je le souhaite moi-même. Mais il faut observer que nous n'avons pas subi sur ce chapitre les réductions d'ordre général qui ont été imposées à l'ensemble du projet de budget de 1954.

Quant aux gamma-globulines, auxquelles M. le rapporteur pour avis vient de faire allusion, je crois avec lui qu'il y a le plus grand intérêt à en faciliter la fabrication et je suis heureux, sur ces observations, de faire connaître au Conseil de la République que nous avons mis sur pied la fabrication, sur une échelle importante, de gamma-globulines, dont vous venez de rappeler l'action préventive contre la poliomyélite. Trois centres de transfusion de province fabriqueront également des gamma-globulines en 1954. D'ores et déjà, nous nous engageons donc sur la voie que vous avez bien voulu nous indiquer.

Mme le président. Votre amendement est-il maintenu, monsieur le rapporteur pour avis ?

M. le rapporteur pour avis. Etant donné les indications que vient de fournir M. le ministre et ses assurances, la commission retire son amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 47-17.

(*Le chapitre 47-17 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 47-18. — Services de la santé. — Subvention à la ville de Paris (centre international de pédiatrie), 4.672.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-21. — Services de la population et de l'entraide. — Subventions intéressant la famille, 56.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-22. — Enfance inadaptée, 138.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-23. — Dépenses d'immigration en France, 43 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-24. — Migrations et adaptations des migrants, 59.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-41. — Services de la pharmacie. — Subventions aux laboratoires chargés de mettre au point des techniques de contrôle des médicaments, 900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 47-42. — Services de la pharmacie. — Protection civile. — Stock roulant de médicaments, 130 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (intervention publique). — (Mémoire.) »

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). — (Mémoire.) »

Je mets aux voix l'article 1^{er} avec la somme de 61.886.256.000 francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état A.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Mme le président. « Art. 2. — Il est ouvert au ministre de la santé publique et de la population, au titre des dépenses en capital, pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 2.313 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 5.024.999.000 francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

« Au titre V: investissements exécutés par l'Etat, à concurrence de 272.300.000 francs pour les crédits de paiement et de 553 millions de francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VI: investissements exécutés avec le concours de l'Etat, à concurrence de 2.040.700.000 francs pour les crédits de paiement et de 4.469.999.000 francs pour les autorisations de programme, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B annexé.

Je donne lecture de cet état :

Etat B.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

6^e partie. — Equipement culturel et social.

Chap. 56-10. — Reconstruction des établissements nationaux.
— Bâtiments anciens. — Bâtiments sinistrés :

« Autorisations de programme, 515 millions de francs.

« Crédits de paiement, 257.300.000 francs. »

La parole est à M. Dubois, au nom de M. Abel Durand.

M. René Dubois. Mes chers collègues, vous savez que les hôpitaux détruits par faits de guerre sont actuellement subventionnés dans leur reconstruction pour 33 p. 100 du montant de cette reconstruction.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait à plusieurs reprises regretté que, pour les villes fortement sinistrées, cette proportion ne soit pas modifiable. Mais nous avons eu, voici quelque temps, une novation législative très favorable aux hôpitaux de Marseille.

M. Abel-Durand, retenu dans son département et qui m'a demandé de le remplacer ici pour défendre cette suggestion, faisant état de cette novation, souhaiterait que, sans aucune modification de la masse des crédits, on accorde une aide aux villes sinistrées qui ont non seulement leurs hôpitaux à reconstruire, mais souvent leur tribunal et tous les établissements publics. Du fait de la participation que les collectivités locales doivent prendre à cette reconstruction, qu'il s'agisse de la ville ou qu'il s'agisse du conseil général, elles se trouvent devant des dépenses absolument insupportables.

C'est en tenant compte de ces difficultés que M. Abel-Durand souhaiterait avoir de votre part, monsieur le ministre, l'assurance que, pour les villes détruites à plus de 35 p. 100 et sans modifier, je le répète, en quoi que ce soit la masse générale des crédits, ces villes sinistrées puissent bénéficier d'une participation de 40 p. 100 pour la reconstruction de leurs hôpitaux.

Mme le président. Sur ce même chapitre, la parole est à M. Franceschi.

M. Franceschi. Mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion de ce chapitre, je voudrais faire quelques brèves remarques pour attirer l'attention de M. le ministre de la santé sur l'état des services sanitaires du département de la Corse.

Au mois d'août dernier, une émission parlementaire d'enquête envoyée par la commission de la santé publique, de la population et de la famille s'est rendue en Corse pour étudier le fonctionnement des services sanitaires du département. L'enquête a révélé, entre autres choses, l'état de pauvreté dans lequel se trouve le service sanitaire, notamment en ce qui concerne l'équipement et l'insuffisance de personnel spécialisé.

A l'hôpital d'Ajaccio, par exemple, il a été constaté que les malades, contagieux ou non, sont entassés dans des salles communes. A vrai dire, cette constatation est valable pour l'ensemble des hôpitaux du département, en raison de l'absence de tout service spécialisé dans la lutte contre les maladies contagieuses. La situation est particulièrement alarmante en ce qui concerne les tuberculeux et les malades mentaux. L'absence de service spécialisé oblige la direction du service de santé à envoyer ces malades dans des sanatoria ou maisons de santé du continent. Encore faut-il, pour délivrer l'autorisation de départ, que les malades soient groupés, ceci dans le but de réduire au minimum les frais de transport. Ces départs forcés créent, pour les malades, de nombreux inconvénients dus à l'éloignement de la famille et du pays natal, et un surcroît de dépenses.

Ceci démontre combien sont justifiées les constatations de la mission d'enquête sur la pauvreté des moyens mis à la disposition du service de santé de la Corse. Il importe donc de prendre d'urgence les mesures propres à remédier à cet état de choses, en dotant l'île de Beauté d'un système de protection et de prospection sanitaires digne de notre temps.

Les efforts à entreprendre doivent tendre, à notre avis, à mettre sur pied l'exécution d'un programme de construction de dispensaires, de crèches, de postes médicaux cantonaux, dont le financement devra être supporté par l'Etat, car il ne saurait être question, étant donné le délabrement de l'économie du pays, de faire supporter par les populations ou les collectivités locales le poids de ces dépenses.

Le Gouvernement doit agir en donnant priorité à la construction d'un sanatorium et d'une maison de santé. Je sais qu'il

est question de construire un sanatorium dans la région de Tattone. Nous aimerions que le Gouvernement réalise ce projet le plus tôt possible.

D'une manière générale, la Corse est un département défavorisé, dans ce domaine comme dans tous les autres. Elle a besoin d'hôpitaux, de dispensaires, de crèches, et aussi de médecins, de sages-femmes et d'infirmières. Elle réclame tout cela, non pas par mesure de faveur, mais par mesure de justice et d'équité.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. A M. le président Dubois, qui a parlé au nom de notre collègue M. Abel-Durand, dont je regrette que la session de son conseil général le retienne dans son département, je répondrai que, lorsque le Conseil de la République, ici même, et contrairement à l'avis du Gouvernement, a émis un avis défavorable au projet sur les hôpitaux de Marseille, j'avais demandé, au nom de ce même Gouvernement, que le Conseil veuille bien passer à l'examen des articles pour modifier le projet dans le sens des amendements déposés par M. Abel-Durand. Je pense que si nous étions passés ici à l'examen des articles, ces amendements, avec l'appui du Gouvernement, auraient très probablement été adoptés, ce qui aurait permis de reprendre la question à l'Assemblée nationale.

Devant le vote défavorable, il s'est produit ce que j'avais laissé prévoir au Conseil de la République, c'est-à-dire que l'Assemblée nationale a purement et simplement repris le texte qu'elle avait voté en première lecture.

Ainsi que le président Dubois a eu raison de le souligner, ce texte crée évidemment une situation législative nouvelle, dont nous avons besoin de tenir compte pour les autres cas d'espèce qui ont été ici développés, plus particulièrement pour ce qui intéresse les villes sinistrées.

On me demande de donner l'assurance que pour ces villes le financement de l'Etat sera désormais élevé jusqu'à la proportion de 40 p. 100. Etant donné que Marseille est financé à 50 p. 100, c'est là un argument qui mérite d'être pris en considération. Toutefois, je ne peux, en l'absence de mon collègue des finances, donner des assurances formelles, car, bien évidemment, ce financement pose, au premier degré, un problème de crédits.

Tout ce que je peux dire au président Dubois et, par son intermédiaire, à M. Abel-Durand, c'est que sa suggestion sera étudiée avec bienveillance dans la limite des crédits qui nous seront accordés par les finances.

M. Franceschi a parlé du problème de la Corse. Je n'ignore pas que la situation de la Corse est particulièrement préoccupante et la commission d'enquête envoyée par la commission de la santé l'a souligné avec juste raison. Mais il ne faut tout de même pas noircir le tableau et dire que dans ce département rien n'a été fait du point de vue de la santé publique. C'est ainsi que dans la lutte contre le paludisme nous avons obtenu en Corse des résultats appréciables.

En ce qui concerne le problème des sanatoria, et plus particulièrement celui de Tattone auquel vous avez fait allusion tout à l'heure, je veux observer que le département de la Corse n'a même pas utilisé les crédits de subventions qui ont été inscrits dans le budget de 1948 pour la construction de ce sanatorium et que l'Etat contribue dans ce département, dans l'énorme proportion de 90 p. 100, aux dépenses d'hygiène sociale.

Si la situation ne s'est pas améliorée, c'est que le conseil général n'a pas voté la participation du département, qui est sur ce territoire, je viens de le dire, à peine de l'ordre de 10 p. 100.

Sous réserve que les autorités départementales consentent à cet effort modeste, l'Etat poursuivra son effort et, grâce à la collaboration du Gouvernement et des autorités départementales, il faut espérer que nous arriverons à l'amélioration de la situation dans le sens qu'a suggéré notre collègue.

M. Franceschi. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Franceschi pour répondre à M. le ministre.

M. Franceschi. Je voudrais faire remarquer à M. le ministre que je n'ai pas dit que le service de santé n'avait rien fait en Corse. J'ai simplement souligné ses insuffisances et la pauvreté de ses moyens d'action en insistant plus particulièrement sur la nécessité de mesures à prendre pour remédier à l'état de choses actuel.

En ce qui concerne le sanatorium de Tattone, M. le ministre a bien voulu me dire que des crédits destinés au financement

de sa construction ont été prévus. Tout en me félicitant qu'une telle décision ait été prise, je souhaite que sa réalisation devienne un fait accompli dans le plus proche avenir.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Charles Morel.

M. Charles Morel. A propos du service de santé, je voudrais vous demander quelques précisions sur la création et l'organisation en France d'un service de maternité rurale. Où en est ce projet ?

D'autre part, je vous demande s'il ne faudrait pas rénover la loi fondamentale qui régit les services hospitaliers, particulièrement pour les petits hôpitaux. Dans un chef-lieu de canton, où il y a deux ou trois médecins, il est un peu ridicule que l'on fasse des concours pour nommer un médecin accoucheur ou un médecin de médecine générale, alors que tous sont accoucheurs au même titre. Un hôpital rural doit être ouvert à tous et le malade doit avoir le droit de choisir son médecin, sinon ce serait la fin de la médecine dans nos campagnes.

En second lieu, puisque je parle d'accouchement, permettez-moi de vous poser une question. Dans l'autre Assemblée, on a parlé beaucoup de certaine méthode nouvelle d'accouchement qu'il serait question d'expérimenter dans les hôpitaux d'Etat. Où en est cette question ? Officiellement, a-t-il été fait des expériences ? Pourriez-vous me répondre à ce sujet, sinon vous, tout au moins notre distingué rapporteur, qui est un spécialiste en la matière.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Répondant à la seconde partie de l'intervention de notre collègue M. Morel, j'indique qu'il a été question, à l'Assemblée nationale, de ce qu'il est convenu d'appeler « l'accouchement sans douleur ».

Je vais donc vous donner des précisions sur cette nouvelle méthode qui a donné de grandes espérances aux femmes en couches. J'ai puisé ces renseignements dans l'organe du ministère de la santé publique de l'U. R. S. S. du 7 juin 1951 : *Meditsinska Rabotnik*. Cette revue a publié un article au bas duquel figurent quatre signatures, dont celle de Velvosky, agrégé de médecine, que l'on considère comme le fondateur de la méthode de l'accouchement sans douleur. Voici comment s'exprime ce professeur :

« Chez les femmes enceintes qui ont entendu parler de couches pathologiques douloureuses ou qui ont beaucoup lu sur ce sujet, il peut se produire un état de l'écorce cérébrale qui détermine une facilité d'excitation et une sensibilité accrue en présence de facteurs qui ne suffisent pas d'ordinaire à provoquer des réactions douloureuses. Toutes les méthodes employées pour traiter les douleurs de l'enfantement, qu'il s'agisse de médicaments ou de procédés d'hypnose ou de suggestion, ne sauraient résoudre le problème que posent des couches totalement sans douleur sur une vaste échelle.

« En quoi consiste la méthode ? La peur et l'appréhension sont dissipées par leur réfutation. Nos méthodes sont des méthodes d'enseignement, les mêmes que celles qu'on emploie à l'école. C'est pourquoi cette opération est appelée chez nous, non pas « exercices », mais « leçons ». Les leçons auxquelles doivent assister les femmes enceintes commencent à partir de la trente-cinquième semaine. La première leçon a lieu séparément pour chaque femme. La préparation comprend au total six leçons. A la première, on encourage la femme ; à la deuxième, on combat l'idée que les douleurs de l'accouchement sont inévitables selon l'opinion commune, et on décrit la phase principale de l'accouchement ; les troisième et quatrième leçons sont consacrées à exposer toutes les caractéristiques de la première phase des couches ; au cours de la cinquième leçon, les femmes enceintes sont mises au courant des particularités de la deuxième phase ; au cours de la sixième et dernière leçon, on prépare les femmes enceintes à leur entrée à la maternité. La première leçon doit être individuelle ; les cinq autres peuvent être collectives ».

Le professeur Nicolaïev, de Leningrad, écrit, dans cette même publication du 21 juin 1951, que cette méthode peut être modifiée. Elle peut être réduite à une seule leçon, le principal critère étant que la femme en couches comprenne parfaitement ce que l'on attend d'elle. Cette unique leçon a lieu quand la femme enceinte arrive à la clinique, avant qu'elle entre dans la salle de travail. Le professeur Nicolaïev estime que cette méthode abrégée donne également des résultats satisfaisants, mais elle ne peut être appliquée qu'aux femmes qui sont capables de s'assimiler rapidement les caractéristiques essentielles, tandis que l'autre, calculée pour six leçons, conviendrait à toutes les femmes enceintes.

Voici, mes chers collègues, les déclarations qui ont été faites au sujet de cette méthode qui a suscité une grande espérance. Je me permets de vous faire connaître qu'au cours de ma carrière médicale, j'ai fait plus de 1.000 accouchements à domicile et j'ai pu me faire une opinion. Je m'excuse, en terminant, d'avoir retenu si longuement votre attention sur ce sujet, mais chacun en sent l'importance.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. le rapporteur pour avis d'avoir donné ces explications qui vont abréger d'autant les miennes. M. Morel m'a posé trois questions. A propos des maternités rurales, une enquête est en cours ; dans certains départements, des réalisations ont d'ores et déjà été effectuées. Lorsque nous aurons des renseignements plus complets, nous saurons ce qui doit être fait et si ces travaux doivent être poursuivis sur une plus large échelle.

A propos de la remarque sur la loi hospitalière, j'indique qu'un projet de loi a été déposé depuis deux ans, dont les dispositions générales visent à remédier aux inconvénients qui, précisément, ont été signalés par l'orateur. D'autre part, une enquête est en cours pour savoir quelles réformes réglementaires pourraient être, d'ores et déjà, apportées dans ce domaine.

Enfin, à propos de l'accouchement sans douleur, je m'en remets aux explications fournies par M. le rapporteur pour avis.

Mme Girault. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à Mme Girault.

Mme Girault. Je ne comprends pas très bien pourquoi M. le docteur Plait a cru devoir s'excuser auprès de vous de parler des femmes en couches.

M. le rapporteur pour avis. Je me suis excusé seulement de la longueur de mon exposé.

Mme Girault. Je vous en prie, pour l'instant j'ai la parole, vous pourrez me répondre ensuite.

Si chacun de vous n'avait pas eu une mère pour le mettre au monde, vous ne seriez pas là pour sourire quelque peu indécemment lorsqu'on parle de cette question. (*Mouvements.*)

Cela dit, je voudrais indiquer au Conseil de la République qu'une proposition de loi sur ce sujet a été déposée par le groupe communiste à l'Assemblée nationale. A l'appui de la thèse dont a parlé M. le docteur Plait, j'indique que l'expérience a été faite en France, à Paris même. Le docteur Lamaze dans la polyclinique du syndicat des métaux, a déjà accouché sans douleur plus de mille femmes. Des conférences ont été organisées. Des personnalités, en particulier des médecins, ont été invités à y assister. Le président de notre commission de la famille n'a pas été oublié. En outre, la polyclinique est ouverte à quiconque désire assister à un accouchement sans douleur, à condition, évidemment, que la femme en couches accepte la présence de personnes étrangères. Cela s'est produit plus d'une fois.

Le docteur Lamaze et ses collaborateurs ont fait un film qui a déjà été projeté devant des médecins — je précise que c'était dans la salle des Sociétés savantes. Y assistaient de nombreux médecins de toute provenance, qui ont été fort intéressés et qui, depuis — je le sais — ont eu l'occasion de rendre visite à la polyclinique et d'assister à des accouchements pour étudier sur place la méthode qui y est appliquée.

Je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler lorsque viendra en discussion, devant le Conseil de la République, la proposition de loi déposée par le groupe communiste à l'Assemblée nationale.

Mme le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 56-10 ?

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 56-10 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 56-50. — Reconstruction et équipement des stations de contrôle sanitaire aux frontières :

« Autorisations de programme, 40 millions de francs.

« Crédits de paiement, 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

- « Autorisations de programme, mémoire.
- « Crédits de paiement, mémoire. »

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS
AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-10. — Subventions d'équipement aux établissements hospitaliers et de bienfaisance et aux écoles d'infirmières :

- « Autorisations de programme, 2.435.999.000 francs.
- « Crédits de paiement, 966.550.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. J'interviens au sujet des hôpitaux de Marseille, je me félicite d'ailleurs du vote intervenu à l'Assemblée nationale, accordant une aide exceptionnelle pour les hôpitaux de Marseille; mais je veux manifester à M. le ministre mon étonnement qu'il ait donné son accord pour la vente à vil prix de l'hôpital-hospice de la Timone au ministère de l'éducation nationale. Nous ne sommes pas du tout certains que l'assistance publique ait même le droit de procéder à une telle vente, la loi de 1943 sur la dévolution des biens n'étant pas du tout précise sur ce point. Un rapport est d'ailleurs actuellement déposé, qui conteste à l'Assistance publique le droit de vendre. Le litige subsiste donc et, cependant, monsieur le ministre, vous avez accepté cette vente.

Sur l'emplacement en question seraient édifiés la faculté de médecine et un hôpital clinique. Cette édification nécessitera la démolition de constructions neuves, comme l'école d'infirmières, et de bâtiments en bon état occupés actuellement par des malades mentaux.

Est-il vraiment raisonnable de sacrifier des locaux pouvant encore utilement servir; et peut-on dire que la faculté sera édifiée rapidement alors que ces travaux de démolition nécessiteront certainement beaucoup de temps ?

Le site en question est, en outre, très bruyant. Il avait été déclaré impropre pour le séjour d'aliénés. Sera-t-il convenable pour le travail des étudiants ? Il faut également signaler que la proximité d'usines, de voies ferrées, de routes en fait un point stratégique dangereux.

Enfin, la commission technique chargée de la mise au point du plan de rénovation et d'extension des hôpitaux relevant de l'administration de l'assistance publique de Marseille a été constituée par un décret du 1^{er} décembre. Elle doit se réunir, si mes renseignements sont exacts, mardi prochain. Il eut été opportun, à notre avis, de ne rien faire avant qu'elle ait émis un avis sur ces ventes de bâtiments hospitaliers en vue de l'édification d'une faculté de médecine. En ce même lieu, un hôpital d'urgence a été prévu et un plan existe pour la construction d'une cité hospitalière et d'une faculté de médecine. Nous pensons que la commission avait son avis à donner sur ces diverses questions. Par cette vente hâtivement intervenue, on veut mettre, à n'en pas douter, la commission technique et la population marseillaise devant un fait accompli. C'est contre cela que nous protestons !

Mme le président. Sur ce chapitre 66-10, je suis saisie d'un amendement (n^o 8) présenté par M. Charles Morel et tendant à réduire le crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Charles Morel.

M. Charles Morel. Mes chers collègues, le but de cet amendement est d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'exagération de certains prix concernant, en particulier, les fournitures de matériel médico-chirurgical. Cette question fut d'ailleurs traitée au récent congrès de l'Union hospitalière du Centre. Voici quelques extraits d'un rapport qui fut approuvé à l'unanimité lors de ce congrès :

« Il est évident que, pour certains appareils, on connaît mal le prix de revient. Mais, ce que l'on connaît bien, c'est le prix de vente. On n'a pas souvent de référence qui nous permette de faire des rapports de prix et, souvent, on se borne à constater que tel appareil, qui paraît si simple, coûte aussi cher qu'une motocyclette, et encore ! pour ce prix-là, n'a-t-on pas

grand'chose. Mais enfin, si l'on fait des recherches, des recouvrements, on arrive à avoir des exemples nets. En voici quelques-uns :

« Un coffre métallique, avec soufflerie et groupe moto-réducteur de vitesse, chargeur d'accus, plus la batterie d'accus (plus un jeu d'accessoires valant 30.000 francs, au plus) : 800.000 francs, port et emballage en sus, soit le prix d'une ambulance à deux places ;

« Un écarte-cuisses, je veux bien le croire en acier inoxydable, c'est-à-dire une vis (commandée par une manivelle) sur laquelle se meuvent deux tiges avec une lame épousant la forme de la cuisse : 65.000 francs (60.000 francs l'écarte-cuisses, 5.000 francs le vilebrequin), soit le prix d'une chambre à coucher avec literie.

« Je pense que de réelles économies sont à réaliser sur ce poste de dépenses, que nous payons notre instrumentation à des prix de prototypes. Et pourtant, lorsque nous indiquons que nous ne voulons pas faire les frais d'une innovation, on nous remet une liste impressionnante d'établissements possédant ledit appareil; l'outillage nous paraît donc amorti ».

D'autre part, ainsi alerté et d'ailleurs choqué depuis longtemps par l'exagération de certains tarifs, vous me permettez à ce sujet quelques réflexions personnelles illustrées d'exemples, car j'ai eu la curiosité, ces dernières semaines, de consulter pas mal de catalogues.

Un forceps, simple pince chromée, dont la fabrication, même avec le tracteur, ne présente aucune difficulté, est acheté par les hôpitaux au prix de 18.000 francs, c'est-à-dire au prix d'une bicyclette. Une table basculante pour appareil de radiographie, constituée par un cadre en tubes métalliques chromés maintenant une plaque en contreplaqué, est vendue entre 500.000 et 1.200.000 francs, soit le prix d'une voiture automobile. Mais il y a mieux encore. Un étau, pour maintenir les cuissards dont je parlais tout à l'heure, est catalogué 8.000 francs la paire par une maison connue. Ces mêmes étaux ont été fabriqués chez moi, en atelier artisanal, d'après le modèle fourni par le chirurgien, au prix — tenez-vous bien — de 350 francs la paire. Un oxygénéateur pour les humains est catalogué 20.000 francs, mais il en vaut 3.000 seulement — et c'est exactement le même — s'il est destiné aux amateurs d'aquariums. Les éleveurs de poissons rouges sont d'ailleurs privilégiés. Le chauffe-bain leur est vendu 4.350 francs, mais le même appareil, en radiographie, est catalogué 9.648 francs.

Je pourrais ainsi multiplier longtemps les exemples, mais je ne veux pas abuser du droit de parole, sachant que le temps dont dispose M. le ministre est minuté. Cependant les erreurs, pour ne pas dire les abus, que je ne signale ont une répercussion certaine sur le prix de l'acte médical individuel et aussi, et surtout, sur la détermination du prix de journée hospitalière, parce que ce matériel, que l'on doit renouveler souvent, doit être amorti sur ce prix de journée.

Vous me direz que la fixation de ces prix dépend du ministère de la production industrielle. C'est exact, dans une certaine mesure. Cependant, le ministère de la santé publique est acquéreur; il a le droit de discuter les prix et je lui demande de chercher à les normaliser. Je suis prêt à vous donner, monsieur le ministre, tous renseignements complémentaires si vous le desirez. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Morel. Ne voulant pas gêner M. le ministre, je retire mon amendement, à condition qu'il veuille bien tenir compte de mes observations.

M. le ministre. C'est entendu.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Mlle Mireille Dumont. J'aurais aimé, madame le président, avoir une réponse de M. le ministre à la question que lui ai posée.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'avais oublié, en effet, l'affaire du matériel. M. Morel a eu l'amabilité de retirer son amendement et de fournir certaines explications. Je me proposais de lui dire que les ministères compétents sont ceux de la production industrielle et de l'économie nationale, alors que le ministère utilisateur, contrairement à ce qu'il semble, n'est aucunement consulté sur cette question.

En ce qui concerne la question d'un terrain acheté à Marseille en vue de la construction de la faculté de médecine,

Je tiens à préciser que la cession a été approuvée à l'unanimité par la commission interministérielle chargée de l'étude des travaux hospitaliers de cette ville.

Mlle Mireille Dumont. De toute façon, il faudra démolir les constructions existantes pour bâtir la faculté. Il y a là des locaux en très bon état, certains même sont complètement neufs; il conviendrait peut-être de prévoir une indemnisation suffisante des services et administrations qui vont être obligés d'abandonner leurs établissements.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 66-10 ?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 66-10 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 66-12. — Subventions d'équipement aux organismes d'hygiène sociale :

« Autorisation de programme: 1.373 millions de francs.

« Crédits de paiement: 799.800.000 francs. »

La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Mesdames, messieurs, je voudrais très brièvement soulever deux questions, l'une d'un caractère général, l'autre d'un caractère particulier.

La première intéresse tous les maires et tous les conseillers généraux de France. Elle concerne la politique générale du ministère de la santé publique en matière de traitement de la tuberculose. Je ne suis pas un technicien; peut-être cela vaut-il mieux en un domaine où il faut se garder des partis-pris d'école. Il s'agit de savoir s'il convient de poursuivre la politique de construction de sanatoria, loin des villes, dans la montagne ou au bord de la mer, ou s'il faut, au contraire, encourager le développement de centres ou services hospitaliers destinés aux tuberculeux, dans les grands centres, dans ou à proximité des hôpitaux.

J'ai assisté ces temps derniers à des discussions entre médecins, qui m'ont rempli d'inquiétude et de doute; je me déclare incapable de prendre une position définitive sur ce point. J'aimerais cependant que le ministère de la santé publique indiquât, pour l'édification des directeurs départementaux de la santé, l'orientation actuelle de sa politique: solution classique des sanatoria ou, en raison des progrès de la science, de la régression que l'on constate dans le domaine de la tuberculose, solution des traitements en service hospitalier? Il serait bon que le ministère eût une doctrine ferme en cette matière, afin d'éviter les divergences que l'on observe présentement lorsqu'il est question de création de sanatorium.

La seconde question est d'ordre particulier: elle vise l'initiative prise par les départements de la Haute-Garonne, du Tarn, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales de faire construire un sanatorium interdépartemental à Osséja. La décision en est prise depuis longtemps déjà par les conseils généraux intéressés; des crédits importants ont été inscrits dans les budgets de ces départements.

On nous a affirmé que le ministère de la santé publique avait prévu une subvention de l'ordre de 35 p. 100, je crois, pour l'édification d'un établissement dont le prix doit s'élever à 1.300 millions.

J'ai cherché dans les diverses propositions budgétaires; je n'ai rien trouvé à ce sujet. Je voudrais avoir la certitude que l'aide de l'Etat sera effective, afin d'éviter que le sacrifice financier consenti par les départements n'apparaisse pas comme inutile et qu'ils ne se trouvent pas finalement sans subvention pour la création de ce sanatorium, ce qui les mettrait dans l'impossibilité de réaliser leur œuvre.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre à la dernière question posée par M. Courrière. La subvention a figuré dans le budget de 1950. C'est pourquoi il n'en trouve pas trace dans les documents qu'il a sous les yeux, mais c'est une subvention qui reste valable, qui doit correspondre aux crédits qui ont été votés par les départements et aux prix qui ont été accordés par la caisse.

M. Courrière. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie, mon cher collègue.

Mme le président. La parole est à M. Courrière avec l'autorisation de l'orateur.

M. Courrière. Je voudrais faire observer qu'en 1950 le coût était de 650 millions; il est évalué actuellement à 1.300 millions. Je voudrais avoir l'assurance que la subvention a suivi la même progression.

M. le ministre. La subvention sera réévaluée. Vous avez bien fait de me poser la question et je vous en donne l'assurance publiquement.

Quant à la question d'intérêt général soulevée, en effet, par différents commissaires lors de mon audition devant la commission de la santé publique, d'accord sur ce point avec le Conseil de la République, tout au moins avec les opinions qui, jusqu'ici, se sont manifestées, le ministère a poursuivi l'effort d'équipement prévu pour les sanatoria et a apporté, ainsi que je l'ai dit ce matin, le maximum de crédits d'hygiène sociale en faveur des hôpitaux psychiatriques.

Toutefois, contrairement à ce que j'ai indiqué devant la commission, il n'y a pratiquement pas de lits vacants dans les sanatoria. Sur 32.000 lits réservés aux tuberculeux pulmonaires, au 1^{er} décembre, moins de 600 lits étaient vacants, c'est-à-dire même pas 2 p. 100; et cette vacance est à peine suffisante pour assurer les remplacements et les placements dans des conditions satisfaisantes.

Il faut noter, en même temps, que 700 tuberculeux sont hospitalisés en Suisse, aux frais des collectivités françaises et que ces frais sont payés en devises.

Ceci dit, il ne saurait être question, en raison des progrès de la science dont on a fait état tout à l'heure, de créer de nombreux lits de sanatoria. La commission Le Gorgeu avait estimé qu'il convenait d'en créer 6.000 en quatre ans. Or, dans les crédits actuellement inscrits au budget, il est autorisé simplement la création de 300 lits. Ceci suffit à indiquer que la politique que développe le ministère de la santé publique va exactement dans le sens présenté par les différents commissaires, en commission, et, ici même, par notre collègue, tout à l'heure.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Votre commission des finances a témoigné par écrit qu'elle rejoignait l'opinion exprimée tout à l'heure par notre collègue Courrière. Elle a estimé qu'il était urgent de procéder à une révision des programmes de construction de sanatoria et même, dans tous les cas où cela est possible, à une limitation des opérations en cours. J'ai indiqué ce matin que le traitement à domicile des tuberculeux par les antibiotiques se substitue de plus en plus au traitement en sanatorium. M. le ministre nous a donné l'assurance que c'est bien dans ce sens que son action est orientée; mais nous voudrions y insister. Nous estimons que les crédits prévus pour des sanatoria, qui risquent d'être demain absolument vides,...

M. le rapporteur pour avis. Tout à fait d'accord.

M. le rapporteur. ... seraient plus utilement employés à l'aménagement de salles de tuberculeux dans les hôpitaux. Cet effort de financement gagnerait d'ailleurs encore en utilité si ces crédits étaient affectés au financement d'hôpitaux psychiatriques.

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

Je mets aux voix le chapitre 66-12.

(Le chapitre 66-12 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 66-20. — Subventions d'équipement aux organismes de protection de l'enfance, aux établissements d'entraide et aux organismes d'intérêt social et familial :

« Autorisation de programme: 661 millions de francs.

« Crédit de paiement: 274.350.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. — Autorisation de programme. — Crédit de paiement. » — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2, avec la somme de 2.313 millions de francs pour les crédits de paiement et la somme de 5.024.999.000 francs pour les autorisations de programme, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état B.

(L'ensemble de l'article 2 est adopté.)

Mme le président. « Art. 3. — Par dérogation à l'article 24 de l'ordonnance n° 45-2575 du 31 octobre 1945, les dépenses de fonctionnement du dispensaire de la cité universitaire de Paris sont pour moitié à la charge de l'Etat, pour moitié réparties entre l'Etat, le département de la Seine et les communes dans les conditions fixées par le décret du 30 octobre 1935. » — (Adopté.)

« Art. 3 bis. — Les dispositions des articles 3 à 5 de la loi n° 53-59 du 3 février 1953 sont étendues aux établissements de rééducation fonctionnelle. »

Par amendement (n° 6) MM. Poisson et Clerc proposent de rédiger comme suit cet article :

« Les prix de journée dans les établissements privés de soins, de réadaptation fonctionnelle, de rééducation et d'assistance par le travail agréés ou ayant passé convention avec un département pour recevoir des malades, des infirmes, des enfants inadaptés, assistés ou assurés sociaux, sont fixés selon la réglementation en vigueur dans les établissements hospitaliers. »

La parole est à M. Poisson.

M. Poisson. Mesdames, messieurs, j'ai l'honneur, avec mon collègue Clerc, de proposer l'adoption au Conseil de la République de deux amendements qui se complètent et qui tendent à modifier la rédaction de l'article 3 bis du projet tel que voté par l'Assemblée nationale.

Il s'agit de mettre fin à de nombreuses réclamations concernant le remboursement par la sécurité sociale des prix de journée fixés dans les établissements privés, les centres de rééducation agréés pour donner des soins et assurer la rééducation des assurés sociaux ou des ayants droit des assurés sociaux, car il n'existe pas de texte législatif approprié qui règle la question.

Pour pallier cette difficulté résultant d'une absence de texte, il est apparu qu'il suffisait, étant donné qu'il s'agit d'établissements privés destinés à compléter l'action des établissements publics en cas d'insuffisance de ces derniers, de mettre en harmonie la réglementation concernant le calcul des prix de journée dans les établissements privés et la réglementation adoptée pour les établissements publics.

D'ailleurs, cette assimilation a déjà été réalisée, en ce qui concerne les établissements visés par l'ordonnance du 31 octobre 1953 sur la lutte antituberculeuse, par les dispositions qui ont été insérées aux articles 3 à 5 de la loi n° 53-59 du 3 février 1953 relative au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement pour l'année 1953.

Il est inutile que je donne lecture de ce texte voté, mais le premier amendement que nous avons l'honneur de présenter reprend à peu près textuellement les termes de la modification apportée à l'article 3 précité :

« Les prix de journée dans les établissements privés de soins, de réadaptation fonctionnelle, de rééducation et d'assistance par le travail agréés ou ayant passé convention avec un département pour recevoir des malades, des infirmes, des enfants inadaptés, assistés ou assurés sociaux, sont fixés selon la réglementation en vigueur dans les établissements hospitaliers. »

Nous prions le Conseil de la République de bien vouloir adopter cet amendement, qui sera complété par le suivant.

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

M. le rapporteur. L'amendement a pour objet de traduire d'une manière plus claire et de rendre applicable une disposition qui a été votée par l'Assemblée nationale. La commission des finances accepte donc l'amendement.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement accepte également l'amendement. Il a le même objet, mais la rédaction technique en est meilleure.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 3 bis ?...

Je le mets aux voix dans la rédaction qui vient d'être adoptée.

(L'article 3 bis, ainsi rédigé, est adopté.)

Mme le président. Par amendement (n° 7), MM. Poisson et Clerc proposent, après l'article 3 bis, d'ajouter un article 3 ter (nouveau) ainsi conçu :

« L'article 5 de la loi n° 53-59 du 3 février 1953 est complété comme suit :

« En ce qui concerne les établissements privés de soins, de réadaptation fonctionnelle et de rééducation, le prix de journée fixé par le préfet tient lieu de tarif d'hospitalisation et ne donne pas lieu à homologation par les commissions fixées à l'article 17 ci-dessus. »

La parole est à M. Poisson.

M. Poisson. Ce texte complète celui que nous venons de voter. Il précise les modalités de la fixation des prix de journée.

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

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement l'accepte également.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Le texte de l'amendement qui vient d'être adopté devient donc l'article 3 ter (nouveau).

« Art. 4. — Le Gouvernement est autorisé à transformer par décret en emplois d'agents titulaires, les emplois qui, dans les cadres de l'Institut national d'hygiène et de l'Institut national d'études démographiques, correspondent à des tâches permanentes.

« Un règlement d'administration publique fixera les conditions dans lesquelles les agents contractuels en fonction le 1^{er} janvier 1954 pourront être titularisés dans ces emplois. »

La parole est à M. Alain Poher.

M. Alain Poher. Monsieur le ministre, j'ai demandé la parole sur l'article 4 qui concerne la transformation d'emplois par décret pour rappeler au Conseil de la République un texte voté l'an dernier à l'occasion de la discussion du budget de la santé publique et pour élever une protestation solennelle contre des habitudes prises par des administrations irresponsables qui consistent, une fois qu'un texte est voté par le Parlement, à le combattre par des moyens inélegants. On met au travail un nombre suffisant de juristes pour trouver des astuces subalternes permettant de ne pas appliquer la loi, je dirai même pour l'appliquer en sens directement contraire à la volonté du législateur.

L'an dernier, nous avons voté un certain article 7 de la loi du 3 février 1953 et j'ai pu, à cette occasion, obtenir un vote par scrutin public contre le ministre de la fonction publique qui s'opposait à mon point de vue. J'avais développé un argument qui consistait à dire que, pour les intégrations d'administrateurs civils, il n'était pas possible d'opposer, à une administration, la date de référence du 31 décembre 1945, alors que ladite administration a été organisée par un texte daté du 19 janvier 1946. C'est ainsi que le Conseil de la République, suivant d'ailleurs en cela l'Assemblée nationale, avait reporté la date légale de référence du 31 décembre 1945 au 31 décembre 1946.

Pourtant, cette décision n'a pas été appliquée et l'administration, qui avait été battue au scrutin public par le Conseil, a prétexté que le législateur n'avait pas été suffisamment clair.

Mon devoir, aujourd'hui, est de rappeler ce que j'ai déjà exprimé l'an dernier, pour vous montrer, mes chers collègues, que la volonté du Conseil de la République a été bafouée.

Le premier argument que j'invoquerai devant vous est le suivant : on a exclu de l'application de l'article 7 les rédacteurs stagiaires dont la titularisation a été confirmée après le 31 décembre 1946. On leur a dit, en substance : vous n'avez pas droit à l'application du texte, car, à la date prévue du 31 décembre 1946, vous étiez encore en stage ! On n'a oublié qu'une seule chose, c'est que, pour les intégrations faites dans les autres administrations en vertu du texte initial, une jurisprudence exactement contraire a été retenue.

Pour les administrations de la santé publique, une règle ; pour les autres services, un règle contraire.

Au surplus, il est clair que, quand un stage est confirmé par un arrêté titularisant le rédacteur ou le fonctionnaire stagiaire, le texte rétroagit de telle sorte que la carrière du fonctionnaire part du jour de son entrée en fonctions et non du jour de l'arrêté pris pour confirmer la validité du stage. Ce fait est

de jurisprudence classique. Or, dans le cas qui nous intéresse, on a décidé le contraire.

Je prends un autre exemple. Pour certains rédacteurs titulaires, engagés sur titres, devenus sous-chefs de bureau en vertu du décret fondamental du 19 janvier 1946, on refuse le classement dans la catégorie des administrateurs civils en disant: à la date du 31 janvier 1945, ils étaient déjà titulaires, mais pas sous-chefs de bureau. Le fait qu'ils aient été nommés à l'emploi leur permettant d'être classés administrateurs civils, en vertu du décret du 19 janvier 1946, ne jouerait pas. Or, c'était exactement le but de la loi que j'ai défendue l'an dernier. Le *Journal officiel* atteste que c'est précisément pour cette catégorie de fonctionnaires que le texte a été établi.

Je sais bien qu'on peut prétendre que les travaux législatifs n'éclaircissent pas toujours la volonté du législateur. Mais il est un peu violent qu'on prenne sous ce prétexte une décision systématiquement contraire à ce qu'a voulu le législateur. Mon intervention a pour but de faire remarquer au Conseil la suite donnée à ses travaux.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas partie en ce débat; bien entendu, le ministre intéressé défend toujours ses fonctionnaires; mais je voudrais que vous puissiez répéter dans les conseils de Gouvernement que députés et sénateurs ne seraient plus d'aucune utilité si, dans les diverses juridictions administratives ou dans les bureaux des administrations centrales, on s'emploie à tourner d'une manière aussi claire la volonté du Parlement.

Je ne vise personne. Je ne vise pas le conseil d'Etat, cette haute assemblée qui nous a habitués à promouvoir de façon brillante le droit administratif français. Je ne vise pas la fonction publique qui, en cette matière, a une tâche bien difficile à accomplir. Je ne vise pas non plus l'administration des finances; mais je demande à ces trois organismes de donner au ministre de la santé publique la possibilité de faire appliquer la loi que le Parlement a délibérément votée l'an dernier. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. S'il est difficile de dire ici que le conseil d'Etat a tort en droit dans un avis hautement autorisé, je reconnais bien volontiers que M. Poher a raison lorsqu'il déclare qu'il faut trouver dans cette affaire une solution tout à la fois conforme à la volonté évidente du législateur, comme M. Poher le soulignait tout à l'heure, et à l'intérêt des fonctionnaires protégés par ces dispositions. Je serai donc auprès de mon collègue de la fonction publique l'avocat de cette thèse.

Au surplus, je signale à M. Poher que, dans le budget des charges communes actuellement déposé à l'Assemblée nationale, une série d'articles additionnels présentés par la commission des finances de cette Assemblée vise précisément ce problème de la fonction publique. Si, d'ici-là, aucune solution ne pouvait être trouvée, un article interprétatif pourrait venir régler la question à l'occasion de cette discussion.

M. Alain Poher. J'en accepte l'augure, monsieur le ministre.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'article 4, dans le texte de la commission.

(*L'article 4 est adopté.*)

Mme le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi, je donne la parole à Mlle Mireille Dumont, pour explication de vote.

Mlle Mireille Dumont. Nous ne voterons pas ce budget. D'après les diverses interventions et même d'après l'affirmation de M. le ministre, il est loin de correspondre aux besoins de la santé publique de notre pays.

Sur le seul chapitre de l'équipement hospitalier, le plan Le Gorgeu, qui est un plan strictement minimum, ne pourra avec des crédits de cette importance être réalisé que dans une vingtaine d'années. Au passage, je signalerai quelques chapitres qui montrent le caractère vraiment antisocial de ce budget.

Au chapitre 46-23 « assistance à la famille », diminution de 500 millions du crédit; au chapitre 43-11 « subventions à des écoles, écoles d'infirmières, bourses », diminution de 103 millions; « bourses pour les élèves sages-femmes », diminution de 110 millions; pour l'« assistance aux tuberculeux », diminution de 400 millions. De même, au chapitre concernant l'attribution aux économiquement faibles de l'allocation compensatrice de loyer, il est prévu une diminution de un milliard.

Quand nous savons combien il y a de tuberculeux, de malades, d'économiquement faibles qui souffrent et qui auraient

besoin d'être assistés — et l'Etat leur doit assistance — nous ne pouvons, évidemment, pas accepter un tel budget. Nous voterons donc contre l'ensemble. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 3 —

BUDGET DU COMMISSARIAT GENERAL A LA PRODUCTIVITE POUR 1954

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (IV. — Commissariat général à la productivité). (Nos 573 et 608, année 1953.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques:

MM. Ardant, commissaire général à la productivité;
Raison, conseiller référendaire à la cour des comptes, chargé de mission au commissariat général à la productivité;
Labourier, administrateur civil au commissariat général à la productivité;

Et pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Martinet, administrateur civil à la direction du budget;
Dufloq, administrateur civil à la direction du budget;
Prunières, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Alric, rapporteur de la commission des finances. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je viens vous rapporter l'avis de la commission des finances sur le budget du commissariat général à la productivité, section particulière du budget du ministère des affaires économiques.

Vous savez que dans la situation économique actuelle on regarde toujours avec une légère méfiance la création ou le développement d'un organe nouveau et, comme je le dis dans mon rapport, votre commission des finances, particulièrement sévère pour examiner la gestion des deniers publics, s'est penchée sur ce problème et l'a étudié avec beaucoup de soin.

On parle beaucoup de productivité et ce mot est à la mode depuis quelques années; mais il est évident que le problème lui-même est infiniment plus ancien, et les hommes n'ont pas attendu que ce mot fût à la mode pour essayer constamment d'économiser leur peine pour arriver aux mêmes résultats ou à des résultats meilleurs. Je crois même que les moyens à employer pour favoriser cet état de choses et cette recherche doivent varier avec les peuples, avec la psychologie des hommes dans les différentes nations et je me demande si, étant donné l'esprit des Français et avec le système D qui est assez cher chez nous, au lieu d'expliquer aux gens comment il faut faire pour améliorer la productivité, il ne faudrait pas d'abord se préoccuper d'établir les règles du jeu qui la favorisent.

Ne dites pas tout le temps aux Français comment il faut faire pour mieux produire, mais faites ces règles qui récompensent ceux qui produisent bien, qui les récompensent réellement, en tenant compte de toutes sortes de choses et, en particulier, du résultat final, y compris la fiscalité. Vous vous apercevrez peut-être qu'ils trouveront déjà beaucoup par eux-mêmes les moyens d'agir pour que cette productivité se développe.

Mais, ces remarques faites, il n'en est pas moins vrai que les efforts dans tous les domaines sont utiles. Le problème est infiniment complexe et il est bien certain qu'il ne faut rien négliger pour arriver au but final qui est de première impor-

lance, d'une telle importance que vous m'avez entendu dire moi-même, dans des domaines qui ne sont pas uniquement ceux de la production, mais ceux des finances, que ce mal dont nous souffrons, qu'on appelle l'inflation, que j'appelle personnellement plutôt dévaluation, a sa source, non pas dans des problèmes monétaires, mais dans des conditions de mauvaise productivité, qui font souvent que l'on récompense trop ceux qui ne sont pas efficaces. C'est pourquoi je dis quelquefois que dévaluer, c'est donner de la valeur à ce qui n'en a pas. Par conséquent, cette étude de productivité va très loin et je ne peux qu'être favorable à tout ce qui la facilite, parce que je considère qu'elle a des résultats absolument dans tous les domaines.

Actuellement, en France — je ne les énumère pas ici puisque vous les trouverez dans mon rapport — il y a une série d'organismes qui s'occupent de promouvoir cette productivité. Ces organismes sont divers.

Il y a, d'abord, celui que nous connaissons tous, le Commissariat général au plan, qui s'est cantonné surtout dans la question des investissements importants dans les grosses industries et qui, suffisamment occupé par ceux-ci, n'a pas voulu et ne peut en sortir. Vous avez, ensuite, les directions des ministères techniques, qui ont une importance considérable dans ce domaine et qui s'en occupent d'une manière active.

Depuis a été créée l'association française pour l'accroissement de la productivité. Vous verrez dans mon rapport la manière dont elle fonctionne. C'est un organisme semi-privé qui a reçu des subventions et qui a joué, jusqu'ici, un rôle extrêmement utile en essayant de faire une propagande en faveur de la productivité, en essayant de faire connaître, en particulier par des voyages à l'étranger dans des pays qui ont étudié certains problèmes et qui sont en avance sur nous, les meilleurs moyens de la promouvoir.

Tous ces organismes travaillent d'une manière quelque peu dispersée, et peut-être n'y en a-t-il aucun qui s'occupe de ce que j'évoquais tout à l'heure: ces règles du jeu qui sont essentielles au fondement de la productivité et qui doivent « chapeauter » l'action de tous les organismes qui s'en occupent. Par conséquent, il semble bien qu'un organe de coordination soit extrêmement intéressant et qu'il soit désirable de le créer.

En plus, il se trouve que, dans le cadre de l'aide des Etats-Unis d'Amérique, on a récemment passé des accords avec eux pour qu'ils nous donnent des moyens et certains fonds pour développer cette productivité chez nous. Il est bien évident que la surveillance de l'utilisation de ces fonds doit être assurée par un organe gouvernemental. Il est impensable que ces fonds soient gérés et surveillés uniquement par un organe privé. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Cela étant dit, on arrive à cette conclusion que le commissariat à la productivité qui a donc ces deux rôles essentiels — « chapeauter » et coordonner toutes les actions générales et surveiller la gestion de ces fonds particuliers — est une nécessité, contre laquelle, d'ailleurs, personne ne s'est élevé au cours de la discussion devant la commission des finances. La discussion a porté essentiellement sur les fonds qui devaient être affectés au commissariat pour réaliser son fonctionnement.

Initialement, le Gouvernement avait prévu, à ce titre, un crédit de 119 millions qui, vous le savez, fut après le vote de l'Assemblée nationale réduit à 19 millions. La question s'est posée pour nous de savoir s'il fallait rétablir le crédit initial ou adopter le texte de l'Assemblée nationale ne laissant que 19 millions de crédits de fonctionnement.

Pourquoi a-t-on essayé de réduire ces crédits? Je crois que la préoccupation de ceux qui ont recherché ce résultat fut la suivante: ils se sont demandés si ce commissariat n'est pas une de ces créations un peu trop grandioses, comme d'autres que nous avons connues, et s'il est légitime que quelques-uns, qui s'occupent de la variation de la productivité — c'est-à-dire, en langage mathématique, de la dérivée — soient les maîtres absolus de toutes les fonctions. Cela paraît impensable. Il ne faut pas évidemment qu'un commissariat de cet ordre, sous prétexte de s'occuper de cette variation importante, mais qui n'est qu'un point de vue particulier, se croie le droit de donner des ordres à toute l'économie française.

Nous sommes absolument d'accord sur ce point, et, à la commission des finances, nous avons pensé qu'il fallait parfaitement préciser le rôle du commissariat dans le sens que nous avons indiqué tout à l'heure, c'est-à-dire qu'il ne doit que coordonner. Il ne faut absolument pas qu'il modifie le fonctionnement du système existant. En particulier, il faut que ses relations avec les directions des ministères n'empêchent pas

celles-ci de fonctionner comme elles le font actuellement, en particulier celles du ministère technique important qu'est le ministère de l'industrie et du commerce.

Cela étant dit, nous nous sommes demandés si, vraiment, la diminution des crédits était le moyen d'arriver à ce résultat. Il ne nous a pas semblé que ce fût une bonne méthode. Nous avons pensé qu'il fallait donner à ce commissariat les moyens de fonctionner. Effectivement à quoi servirait-il, tel qu'il est sur le papier, si nous ne lui donnions pas les crédits suffisants? Je me hâte de dire qu'il est difficile, surtout pour un organisme nouveau, de savoir exactement de quelles sommes il aura besoin. Il nous a semblé cependant que les 19 millions qu'on lui avait laissés étaient notoirement insuffisants.

Nous sommes arrivés, après discussion, à rétablir un crédit de 50 millions dont une partie représente du reste la rémunération d'organismes qui sont transposés de l'association française de productivité au commissariat, ce qui fait que ces 50 millions ne correspondent même pas dans leur totalité à une augmentation pour créations de fonctions. Il nous a paru qu'il fallait préciser avec le plus de netteté possible le rôle du commissariat, et c'est pour cela que vous verrez, dans l'article 2 voté par l'Assemblée nationale, que nous avons repris, en le précisant d'une manière peut-être encore plus nette, que le commissariat faisait partie intégrante du ministère des finances et des affaires économiques et que les sommes prévues pour son fonctionnement constituaient un des chapitres du budget.

Dans le cours de l'exposé, nous avons dit également que le commissariat nous avait informé de la conception qu'il avait de sa gestion et qu'il n'entendait, en aucune manière, se substituer aux organismes existants. Il nous apparaît utile que, dans un rapport semestriel, il nous indique de quelle manière il avait distribué les fonds de façon qu'on ne puisse pas dire que le contrôle du Parlement était inopérant dans ce cas.

Mes chers collègues, je me résume: à la commission des finances, nous avons pensé que la création du commissariat était indispensable. Nous n'avons discuté que sur les fonds à lui donner pour assurer son fonctionnement. Nous avons pensé que le crédit de 50 millions que nous rétablissons et qui porte à 69 millions environ les crédits de fonctionnement de ce commissariat correspondait à peu près à ce qui lui était nécessaire pour assurer normalement sa gestion. Mais nous avons tenu encore une fois à dire de quelle manière nous pensions qu'il devait fonctionner et l'unanimité s'est faite sur cette idée.

J'espère donc qu'avec les précisions de fonctionnement que vous donne votre commission des finances, vous estimerez que le rétablissement des crédits qu'elle vous propose est légitime; qu'en tout cas cette mesure est nécessaire au fonctionnement du commissariat. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Longchambon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales. Mes chers collègues, vos commissions des affaires économiques et de la production industrielle, au non desquelles je rapporte devant vous, ont adopté l'une et l'autre une position tout à fait analogue sur le fond à celle de la commission des finances.

L'une et l'autre estiment que la création d'un commissariat à la productivité est non seulement utile, mais nécessaire. En cela elles ne font, d'ailleurs, que réaffirmer une fois de plus les conseils qu'elles ont prodigués aux gouvernements successifs, d'année en année, lorsqu'est venue devant nous la discussion du budget des investissements. Elles ont chaque fois attiré l'attention du Gouvernement sur le fait qu'une augmentation quantitative de la production ne constituait en aucune façon une garantie du rétablissement de la santé économique du pays; qu'il y fallait autre chose. C'est depuis 1947 qu'à cette tribune les rapporteurs de ces commissions ont, chaque année, invité à une politique de productivité dont la nécessité est bien évidente aujourd'hui où la production a atteint, nous dit-on, un niveau supérieur à celui de 1929, qui fut la meilleure année dans le passé. Cette production est visiblement très abondante, puisqu'il n'y a plus de pénurie marquée. Cependant, le déficit de notre balance commerciale demeure considérable. Nos prix de production restent extrêmement élevés et le niveau de vie du travailleur de ce pays demeure bas.

Il y a un remède à apporter à une telle situation. Ce n'est pas un développement anarchique ou irréfléchi de la production qui l'apportera, mais la remise en ordre de toute une série de facteurs complexes qui concourent à obtenir le résultat que l'on désigne par ce mot, devenu à la mode, de « productivité ».

Nous sommes parfaitement d'accord avec la commission des finances et avec son rapporteur, M. Alric, qui a plaidé, lui aussi, une cause semblable avec beaucoup de compétence et de continuité devant notre Assemblée. Il est nécessaire qu'un petit groupe de techniciens, de chargés de mission, réfléchisse aux facteurs de ce problème. M. Alric nous a dit tout à l'heure : « Etablissez, pour les Français, de bonnes et saines règles de jeu et laissez-les jouer sans leur dire chaque matin ce qu'ils doivent faire dans la journée. » Je partage cet avis.

Nous voulons donc que de bonnes et saines règles de jeu soient établies et nous pensons qu'il est nécessaire qu'un organisme spécialisé réfléchisse à ce que doivent être ces règles de jeu pour que, l'initiative des Français s'en emparant, le résultat que nous souhaitons, qui n'a pas encore été obtenu à ce jour, puisse être enfin atteint.

Nous admettons parfaitement la création et surtout l'action d'un commissariat à la productivité, car il ne sert à rien de créer un organisme, d'étaler un titre et de ne pas donner à cet organisme les moyens de fonctionner.

Nous sommes donc d'accord sur le rétablissement partiel des crédits prévus par le Gouvernement pour ce commissariat, crédits qui, au demeurant, étaient en valeur absolue peu de chose : 100 à 120 millions vis-à-vis des centaines de milliards du déficit de la balance commerciale, des 70 milliards que le ministre des affaires économiques distribue chaque année en subventions de prix pour que nous puissions continuer à exporter et vis-à-vis de la masse importante de milliards que nous distribuons au titre de crédits d'investissements, sans que leur point d'application soit toujours celui que les bonnes règles du jeu auraient voulu.

Vos deux commissions sont absolument persuadées que c'est une question de principe : ou l'on estime qu'un commissariat à la productivité est nécessaire et il faut lui donner les moyens de fonctionner, ou alors il faut le supprimer. On a craint que cet organisme vienne faire double emploi ou, plus exactement, vienne gêner et contrecarrer l'action normale des autres services que sont les directions de ministères, le commissariat au plan, l'association française pour la productivité. Il dépendra de la façon dont le commissariat sera dirigé non seulement par le commissaire général, mais aussi par le ministre des affaires économiques sous l'autorité duquel il travaillera, qu'il puisse se faire la place et jouer le rôle d'organisme complémentaire du plan et de *bain-trust* appelé à coordonner les travaux et les efforts des directions techniques de chaque département ministériel. Avec une telle orientation, le commissariat ne fera pas double emploi et il n'y aura pas antagonisme entre son action et celle des directions ministérielles ou du commissariat au plan.

Il est bien entendu que, pour nous comme pour la commission des finances du Conseil, ce commissariat général n'est pas un organe d'exécution d'une politique, mais un organe de conception d'une politique, qui doit informer l'administration, voire inciter ses organismes d'exécution normaux à conduire le plus utilement leur action.

Voilà pourquoi vos deux commissions vous proposeront tout à l'heure des amendements qui tendent à doter ce service d'un crédit supplémentaire, supérieur de 60 millions à celui que lui a consenti l'Assemblée nationale, au lieu des 50 millions de dotation supplémentaire que propose notre commission des finances. S'il y a lieu, je reprendrai la parole tout à l'heure, au fur et à mesure que ces amendements seront appelés en discussion. (Applaudissements.)

Mme le président. La parole est à M. Ramette.

M. Ramette. Mesdames, messieurs, je veux très rapidement, dans cette discussion générale, donner au Conseil de la République les raisons de notre opposition au projet qui nous est soumis. Nous aurions pu naturellement souligner le double emploi que ce poste de commissaire à la productivité crée avec le poste de commissaire au plan. Nous pourrions également souligner que dans divers ministères certains services ont pour attribution de rechercher les moyens d'élever la productivité. Mais notre opposition ne tient pas à ces raisons, elle se base sur des principes qui sont en rapport avec les intérêts mêmes de notre pays et de la classe ouvrière en particulier.

Le commissariat a été créé par un décret de M. René Mayer, qui a d'ailleurs présenté à l'Assemblée nationale un amendement supprimant les crédits pour la création d'emplois dans ce commissariat. Il a été créé à titre temporaire. Cette création a pour origine, en réalité, ce que M. Alric, rapporteur, a rappelé tout à l'heure : le vote par le Congrès américain d'un amendement Blair Moody, attribuant un crédit de 9 milliards à la France en vue de créer les conditions de l'augmentation de la productivité.

L'efficacité de ce commissariat est donc en premier lieu déterminée par un financement d'origine extérieure, ce qui naturellement ne va pas sans gager l'indépendance même de notre pays. Nous voyons là, à n'en pas douter, le prolongement de la politique de subordination aux Etats-Unis, qui a été inaugurée sous les auspices du plan Marshall.

En somme, ce que l'on va créer, c'est un service de renseignements chargé d'informer le gouvernement des Etats-Unis sur le fonctionnement même de notre économie nationale. Nous trouvons là, quant à nous, une première raison de notre opposition au projet qui est présenté à nos délibérations. Mais notre opposition s'inspire aussi des intérêts de la classe ouvrière. Naturellement les théories bourgeoises de la productivité essayent de présenter le problème sous des aspects alléchants pour la classe ouvrière. On prétend que le but recherché par les partisans de l'augmentation, de l'accroissement de la productivité est d'élever la condition de vie des travailleurs, leur niveau d'existence, réaliser le plein emploi. Mais ce sont là, nous le disons, et l'expérience le prouve — je vous en donnerai quelques exemples tout à l'heure — des affirmations visant à tromper, à duper les travailleurs pour obtenir leur adhésion à cette politique de productivité.

Les faits parlent d'eux-mêmes. Depuis 1937, la production a augmenté de 35 p. 100. Or, il y a à l'heure présente neuf fois plus de chômeurs dans ce pays qu'en 1945.

Que dire de l'augmentation de la production et de la productivité dans les usines — car il n'a pas fallu un commissariat à la productivité pour réaliser ces buts ? Il suffit d'aller dans les usines Renault pour s'en rendre compte et, dans bien d'autres entreprises, d'interroger les travailleurs pour avoir sur ces points des indications précises et obtenir des renseignements sur l'augmentation considérable des normes de productivité depuis 1947.

Or, le sort des travailleurs ne s'est pas amélioré dans la même mesure où se sont élevées la productivité et la masse de production dans notre pays.

Depuis 1947, les prix ont été multipliés, je l'ai rappelé l'autre jour lors de la discussion générale du budget, par le coefficient 4,5. Or, dans le même temps, le coefficient d'augmentation des salaires est simplement de 2,5.

La productivité a augmenté par rapport à 1938. Malgré cela, le niveau de vie actuel des travailleurs est de 40 p. 100 inférieur à celui de cette époque.

Quand on examine ce qui se passe dans toutes les industries où les méthodes de productivité sont appliquées, on ne peut pas affirmer que l'on va vers le plein emploi, parce que la première conséquence de l'augmentation de la productivité est la réduction, parfois massive, des effectifs employés. C'est le cas dans l'industrie automobile, où l'on a réduit les effectifs ouvriers de 12.000 unités au moins depuis quelques années.

Je prends l'exemple de l'industrie houillère. Nous en sommes arrivés, en 1953, à une production au moins égale à celle de 1929, soit 55 millions de tonnes, et peut-être au delà. Le rendement des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais est passé de quelque 950 kilogrammes, en 1929, à près de 1.300 et, bientôt, de 1.500. Le résultat est qu'on a obtenu cette production de 55 millions de tonnes avec des effectifs ouvriers inférieurs de 20 p. 100.

A l'heure présente, nous assistons, dans certains bassins miniers, à la déportation de travailleurs d'un bassin à l'autre, de l'Est à l'Ouest du bassin dans le Nord et le Pas-de-Calais. On nous apprend qu'il est question de déplacer 1.500 ouvriers des Cévennes vers le bassin de la Lorraine, en attendant qu'en vertu des clauses du pool charbon-acier, on procède à la déportation vers l'Allemagne ou vers d'autres bassins étrangers.

Quand nous examinons ce qui se passe dans l'agriculture, pouvons-nous dire que l'augmentation de la productivité accroît le bien-être des travailleurs ? En réalité, nos ressources alimentaires peuvent augmenter. Il n'en résulte pas une élévation du niveau de vie. La surproduction — je dirai relative — du bétail, n'augmente pas — c'est la constatation qu'il faut faire — la ration de viande et de beurre des travailleurs, de même que la surproduction betteravière n'a pas eu pour conséquence d'augmenter la consommation en sucre des travailleurs parce que le prix du sucre n'a pas diminué dans la mesure où la production betteravière s'est accrue dans des proportions importantes.

En vérité — c'est là notre opposition fondamentale au projet qui nous est soumis — quand la productivité s'élève en régime capitaliste, ce sont les profits des tenants du pouvoir économique et politique qui s'accroissent. Les chiffres sont là pour le démontrer. De 1947 à 1952, les profits de 400 grosses sociétés capitalistes ont été multipliés par neuf, tandis que, pendant la même période, les salaires n'ont été multipliés, je l'ai dit déjà tout à l'heure, que par le coefficient 2,5.

La productivité en régime capitaliste, c'est, en vérité, la recherche du profit maximum, c'est la tentative, par un régime économique condamné, de faire face aux difficultés, de résoudre les contradictions qui s'accumulent sur le dos de la classe ouvrière, c'est la tentative de faire face à la concurrence sur un marché qui ne cesse de se rétrécir et de s'amenuiser, en particulier du fait d'une politique de guerre qui aboutit dans ce pays, par exemple, à la destruction de près de 20 p. 100 du revenu national.

En définitive, les méthodes de productivité se retournent, en régime capitaliste, contre les travailleurs. Elles aggravent leurs conditions d'existence, elles aboutissent au surmenage et à l'affaiblissement de leur niveau d'existence.

Ce que je dis est si vrai que l'on avait essayé d'associer — et l'on y était parvenu — les dirigeants des syndicats Force ouvrière et C. F. T. C. à l'étude des problèmes de la productivité. Ils avaient apporté officiellement leur concours; ils ont dû avouer l'impossibilité pour eux de continuer à soutenir et à seconder ouvertement les efforts des capitalistes dans ce domaine parce qu'ils risquaient ainsi le discrédit devant la classe ouvrière, qui n'adhère pas aux méthodes de productivité parce que la dure expérience de chaque jour lui démontre qu'en définitive toutes ces méthodes ne font qu'accroître l'exploitation qu'elle subit et aggraver ses conditions d'existence.

On pourra nous objecter: « Mais vous n'êtes pas contre la productivité dans tous les cas et partout! » On nous parlera de l'au delà du rideau de fer.

Nous vous répondons sur ce point très calmement et très nettement: nous ne sommes pas contre la productivité dans un régime où a disparu l'exploitation de l'homme par l'homme. En effet, dans un régime où existe l'économie socialiste — à la différence du régime capitaliste — on ne produit pas pour le profit d'une caste de privilégiés. On produit pour répartir entre les producteurs — c'est le but de cette société — les produits, les biens de consommation et les moyens d'existence. Il résulte de l'élévation de la productivité une élévation constante du niveau de vie des travailleurs. C'est pourquoi, dans un régime socialiste, nous sommes naturellement pour l'augmentation de la productivité.

En revanche, nous sommes contre toute tentative ayant pour but d'accélérer la productivité dans un régime capitaliste, qui entraînerait une augmentation de l'exploitation de la classe ouvrière, des travailleurs. On ne peut agir dans l'intérêt de la classe ouvrière, en régime capitaliste, qu'en s'opposant à des moyens de productivité qui n'auraient d'autre résultat que d'augmenter les profits capitalistes en aggravant la misère des travailleurs.

Vous ne vous étonnez donc pas que nous votions contre ce projet. Nous avons déposé un amendement tendant à la suppression du chapitre 31-01, voulant par là inviter le Conseil de la République à se prononcer contre l'ensemble du projet de loi qui nous est soumis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, mes chers collègues, si j'ai quelques réserves à formuler sur le projet qui nous est soumis, il me semble inutile de souligner que ce n'est pas pour les mêmes raisons que mon collègue M. Ramette. Nous n'avons pas ici à faire le procès de la productivité, ni à établir des comparaisons.

Il ne s'agit pas non plus de questions de personnes. Je considère que l'exécutif a des responsabilités à prendre. Nous n'avons qu'à accorder des moyens qui coïncident avec les buts que nous voulons atteindre et à contrôler des résultats.

Je répugne toujours à prendre la parole quand j'ai assisté à une séance de commission et que des décisions ont été prises par cette commission. Que j'y aie été suivi ou non, la question a peu d'importance. J'estime qu'à ce moment tous les commissaires doivent faire bloc.

Mais il faut avouer que le travail parlementaire est actuellement si décousu; nous sommes si tiraillés entre les travaux les plus variés, que nous ne pouvons assister souvent qu'en nombre restreint aux différentes commissions. Nous n'avons malheureusement pas le don d'ubiquité. Nous sommes donc parfois peu nombreux pour prendre des décisions et, en second lieu, nous sommes amenés à ne pas étudier à fond les problèmes qui nous sont soumis. C'est là un premier point.

D'autre part, quand on examine le débat qui s'est déroulé devant l'Assemblée nationale, il faut reconnaître qu'il est difficile d'en tirer des enseignements précis.

Je voudrais examiner ce projet avec une objectivité totale. Je dois reconnaître que de nombreuses erreurs ont été commises au cours de la discussion de la commission des finances et que

même des chiffres faux ont été avancés par les uns et les autres, et je n'ai pas dérogé à cette loi naturelle dans une période de bousculade. Ces erreurs ont été très remarquablement corrigées dans le rapport établi par notre collègue, M. Alric, ou il a vraiment étudié à fond le problème, en considérant comment fonctionnaient actuellement les différents organismes qui s'occupent de productivité.

Pour moi, se posent alors deux problèmes. Le premier est de savoir si la création du commissariat à la productivité est nécessaire, et, si elle est nécessaire, dans quelles limites doit se cantonner cette nécessité.

Je voudrais, tout de suite, vous donner un argument « pour » qui m'a beaucoup frappé; c'est qu'en fait dans tous les organismes qui sont cités par le rapporteur général M. Alric, ou plutôt M. le rapporteur — je lui donne une promotion dont vous m'excuserez, monsieur le rapporteur général...

M. le rapporteur. Elle est tellement méritée!

M. Coudé du Foresto. ... Aucun de ces organismes, dis-je, ne semble avoir une vocation particulière pour gérer les fonds considérables qui sont mis à leur disposition en vertu de la convention Blair-Moody. Il fallait peut-être créer quelque chose ou obligatoirement charger un de ces organismes de la gestion de ces fonds et, encore une fois, il ne semble pas qu'il se soit manifesté beaucoup d'appétits pour cette vocation.

Il y avait peut-être d'autres solutions possibles. On a retenu celle-là. L'exécutif a pris ses responsabilités, je n'y reviendrai pas. D'ailleurs il faut bien reconnaître que c'est à peu près le seul point sur lequel l'unanimité se soit faite. La création est donc décidée et il se trouve que l'Assemblée nationale, avec une logique parfaite, a créé le poste, mais a supprimé les crédits.

Sur cette suppression, certaines inexactitudes ont été avancées. Pour le rétablissement des crédits, les raisons évoquées sont souvent contradictoires.

Les uns disent: Il faut remettre de l'ordre dans la maison, tous les organismes existants sont juxtaposés, et ils interfèrent fatalement les uns avec les autres. Il n'y a pas assez de souplesse, ajoutent-ils. Nous voudrions une participation professionnelle plus grande, de façon que, véritablement, la répartition des crédits puisse être faite dans des conditions matérielles qui se rapprochent autant que possible d'une saine expansion de la productivité. Certes, je crois que l'équité n'est pas aisée à respecter, et que nous ne pouvons espérer y arriver de façon absolue.

Mais il existe l'association française pour l'accroissement de la productivité, dont il faut bien dire qu'elle comprend à la fois des membres assez nombreux des différents ministères, des membres du patronat, ainsi que des membres de la confédération générale des travailleurs chrétiens et de Force ouvrière, qui s'en sont retirés d'ailleurs, comme le soulignait M. Ramette et, de ce fait, elle est en voie de réorganisation.

D'autres, parmi ceux qui sont pour le rétablissement des crédits se plaignent de l'abondance de conseils professionnels. Je dois alors relever une contradiction dans le projet; dans les crédits qui nous sont demandés, il est précisé qu'il s'agit en particulier de créer des emplois. J'entends que les titulaires de ces postes seront pris, pour la plupart, dans des organismes existants et qu'il s'agit de transferts, qui se feront, soit depuis la direction des programmes, soit même depuis l'Association française pour l'accroissement de la productivité. Mais il y aura certainement également quelques créations d'emplois de contractuels. Il se trouve que, par une curieuse ironie du hasard, nous avons eu, quelques heures après avoir examiné ce budget, à en étudier un autre, et les inquiétudes qui se manifestent assez souvent quand on parle d'engager des contractuels se sont alors matérialisées. Il s'agissait d'un budget dans lequel les contractuels arrivaient au terme de leur mandat et devaient être licenciés. On est venu tout naturellement plaider leur cause parce que, parmi eux, certains étaient de grande classe et qu'on souhaitait les garder.

Dans une période d'économie, il est toujours un peu inquiétant de voir se créer des organismes qui embauchent du personnel contractuel, dont on ne sait pas ensuite comment les contrats seront résiliés.

Ceux qui sont « contre » ont des raisons tout à fait différentes les uns des autres. Je passe sur l'intervention de notre collègue M. Ramette, parce qu'évidemment je ne procède pas des mêmes raisonnements. Mais ceux qui sont contre ont surtout développé — et je crois qu'ils ont eu raison — le fait que l'on aurait pu nous présenter un projet tel que le commissariat eût supprimé toute la série des organismes existants pour la répartition des fonds.

Je dis dès à présent que j'eusse été contre cette solution, mais qu'elle m'eût paru en tout cas logique, il y aurait eu

un organisme qui se serait occupé de la productivité; tous les autres auraient disparu ou se seraient intégrés dans celui-là. Ainsi, nous aurions eu là quelque chose de net, de clair et de précis. Mais il n'en a pas été ainsi et l'amendement qui a été apporté à très juste titre par l'Assemblée nationale, qui a été repris par notre commission des finances et accepté par le Gouvernement, subordonne en fait très étroitement l'existence de ce commissariat au ministère de l'économie nationale, ce qui nous paraît quant à nous tout à fait logique et impose un certain nombre de sujétions en ce qui concerne le contrôle de sa gestion. Il laisse toutefois subsister cette hypothèque très grave d'interpénétration des services que le commissariat doit rendre avec les services que doivent rendre d'autres organismes.

Il me paraît à peu près impossible d'empêcher le commissaire, quel qu'il soit, si cet homme a de la valeur — et je ne doute pas une seconde que ce soit le cas — de vouloir normalement ajouter un certain nombre de prérogatives à ses attributions normales, et il sera conduit tout naturellement à le faire.

Des frictions en résulteront et même si nous sommes convaincus que tout n'est pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, pas plus à l'association pour l'accroissement de la productivité qu'au commissariat au plan et peut-être même dans les ministères techniques, il faut bien avouer qu'il y a là un danger très grave.

Mes chers collègues, je vais très rapidement conclure. Si je n'avais écouté que ma conviction profonde, je vous aurais dit qu'il faut maintenir les conclusions de l'Assemblée nationale, parce que nous allons créer un organisme qui, sans avoir le pouvoir de mettre de l'ordre, risque de mettre le désordre. Seulement, je vous ai précisé dès l'origine qu'une considération m'avait inspiré et que, par conséquent, je n'irais pas aussi loin dans mes conclusions, tant s'en faut.

Mais je voudrais vous rendre attentif à ce que je vais présenter sous forme de boutade, car je vous ai dit, il y a un instant, que si le ministère était allé au bout de sa pensée et qu'il eût supprimé tous les organismes de productivité existants pour les remplacer par un seul, j'eusse été contre.

Ma boutade, je vous demande de la méditer, parce que je ne suis jamais aussi sérieux que quand j'ai l'air de plaisanter.

Monsieur le ministre, supposons que dans un accès de générosité qui serait suivi par M. le ministre des finances, ce qui est assez rare, vous me proposiez aujourd'hui la création d'un autre commissariat avec une dotation de 100 millions et que vous m'offriez d'être le commissaire et que j'accepte. Je commencerais par me mettre les menottes et à m'attacher solidement parce que j'aurais une inquiétude très vive: ce serait de me coucher commissaire — ou haut commissaire — encore que pour l'instant nous n'en soyons qu'au commissariat et de me réveiller haute autorité. (*Sourires et mouvements divers.*)

Nous en avons déjà une haute autorité, qui a occupé la place européenne. Je suppose donc je serais obligé, à ce moment-là, d'occuper la place mondiale (*Sourires*) et comme je redouterais, ayant de l'ambition — ce qui n'est pas un vice, mais une vertu — d'être tenté de ne prendre l'avis de personne — ce que nous avons déjà vu dans le passé — je redouterais de prendre des décisions et de créer un monde économique, d'abord, politique, ensuite — ce qui ne serait peut-être pas souhaitable — mais sans prendre l'avis de personne, ce qui serait peut-être fâcheux tout de même et risquerait de conduire à des résultats regrettables.

Je vous conseille, mes chers collègues, de méditer cela. De deux choses l'une: ou bien le commissariat à la productivité ne sera qu'un élément qui va se juxtaposer aux autres et je ne doute pas une seconde qu'il n'essayera pas de prendre le pas sur les autres, mais il y aura alors certainement des frictions dont la productivité souffrira; ou bien il prendra des pouvoirs qui s'étendront peu à peu par osmose — nous l'avons déjà vu — et nous pourrions en arriver à recréer ce que certains d'entre nous regrettent peut-être d'avoir créé à tout le moins dans la forme actuelle.

Mes chers collègues, je présenterai, dans un instant, un certain nombre d'amendements. Ces amendements permettent un fonctionnement normal du commissariat à la productivité. En revanche, ils ne lui permettent pas de s'étendre au delà de certaines limites que, je pense, le législatif a le droit de fixer. Je défendrai chacun de ces amendements au fur et à mesure, ou plutôt je défendrai le premier, puisque les autres en découlent. D'ores et déjà je vous demande de réfléchir au dilemme que je viens de vous présenter. (*Applaudissements à droite, au centre et sur plusieurs bancs à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.

M. Bernard Lafay, secrétaire d'Etat aux affaires économiques.
Mes chers collègues, la discussion des crédits budgétaires au titre du commissariat général à la productivité doit permettre à votre Assemblée d'être exactement informée sur l'organisation actuelle des services de la productivité, sur les projets que le commissariat général voudrait voir aboutir et sur la politique économique qu'il entend promouvoir.

Nul n'ignore que le niveau de notre production demeure angoissant.

Alors que les pays étrangers, en particulier nos voisins immédiats, ont largement progressé, la situation de notre pays ne s'améliore que lentement. Une des raisons fondamentales de cette stagnation doit être recherchée dans la faible productivité de notre économie. Certes, les efforts accomplis après la Libération avaient permis une progression du taux de productivité qui, en France, avait atteint une pointe en 1950. Depuis, la tendance s'est malheureusement renversée et nous avons assisté peu à peu à une stagnation de notre production industrielle.

Ce rappel d'une situation au demeurant bien connue ne fait que rendre plus évidente la nécessité d'une expansion de la production, et partant, l'urgence d'une amélioration de la productivité française. Une politique de productivité nationale doit se situer dans un cadre très vaste et, pour notre pays, ce cadre ne peut être que celui de l'Union française.

Le domaine de la productivité s'applique à tous les niveaux de l'économie. Cette notion considère le poste de travail dans ses rapports avec l'atelier, l'atelier au sein de l'entreprise, cette dernière dans la branche de production et, finalement, c'est toute l'économie qu'il faut regarder dans son ensemble.

Il ne s'agit pas seulement de formuler des diagnostics et de comparer des situations dans l'espace et dans le temps, mais il faut aussi déceler les liens de causalité, établir les rapports entre les moyens mis en œuvre et les résultats, entre le coût et le rendement.

Qu'il s'agisse d'une nation, d'une branche de l'économie ou simplement d'une entreprise, le taux de productivité marque l'allure du progrès dans la compétition où se joue la vie d'un peuple ou d'une affaire. Un arrêt de croissance du taux de la productivité et, à plus forte raison, une régression de ce taux entraînent un retard qui ne peut être comblé qu'au prix d'un effort considérable, soutenu pendant de longues années.

Qu'à cet égard, mes chers collègues, il y ait beaucoup à faire en France, nul n'en disconvient. La productivité industrielle aux Etats-Unis est deux à cinq fois plus élevée que la productivité française. Même dans les industries où les niveaux techniques sont comparables, l'efficacité de l'organisation américaine permet des rendements supérieurs aux nôtres. Dans l'industrie des machines-outils les procédés d'usinage et les outillages nécessaires à la fabrication y sont voisins de ceux des constructeurs français. Et pourtant, le rapport de productivité des industries américaine et française de la machine-outil, sans atteindre les rapports d'autres secteurs, n'en est pas moins voisin de deux.

Ces exemples pourraient être multipliés. Ils nous indiquent la ligne d'action à suivre et les objectifs à atteindre.

L'action du comité national de la productivité et de son organisme d'exécution, l'Association française pour l'accroissement de la productivité, si elle a donné des résultats dont il faut tenir compte, s'est trouvée limitée par l'insuffisance des moyens mis à leur disposition. L'organisation actuelle s'est, en effet, révélée difficilement compatible avec la mise en œuvre d'une politique de productivité. La création d'un commissariat général, décidée en mai dernier, a déjà souligné que les buts à atteindre n'étaient plus ceux du passé.

Vous me permettez, mes chers collègues, d'indiquer très brièvement les grandes lignes de la politique de productivité que nous entendons promouvoir. Une telle politique suppose, à l'échelle du pays, la pleine utilisation de toutes les possibilités qu'offre notre économie. Au niveau des grands secteurs de la production, se posent toute une série de problèmes qui doivent être examinés et doivent trouver leurs solutions sous l'angle de la productivité.

Notre système fiscal n'a pas été institué ou n'a pas été prévu en raison des exigences de la productivité. Notre production a recherché plus souvent la protection que l'expansion et cela s'est traduit par un insuffisant effort d'organisation. Mais, et j'insiste, il n'est pas question de bouleverser la structure d'une économie qui compte un grand nombre de petites entreprises. Ces entreprises peuvent être productives si elles savent s'organiser, si elles ont la possibilité d'utiliser les services communs des centres techniques qui leur procurent les avantages des exploitations concentrées.

Il faut savoir reconnaître les exigences de la productivité. Un effort de rationalisation des circuits de production, une normalisation plus poussée des fabrications, une spécialisation des entreprises et, au total, un effort d'organisation et de modernisation doivent inspirer l'action des organismes actuellement chargés de la productivité.

Le commissariat général doit se préoccuper de l'adaptation des méthodes d'organisation, au sens large du mot, à chacune des activités agricole et industrielle. Il ne s'agit pas pour lui de se substituer aux services techniques ou aux organismes professionnels, pas plus qu'il n'appartient à un organisme ou à un ingénieur-conseil de se substituer à la direction de son entreprise ou à son conseil d'administration.

C'est d'une action conjuguée de tous les services de l'Etat et de ceux des entreprises privées qu'il faut attendre l'élimination des causes d'improductivité.

D'autre part, sans vouloir insister trop longtemps, je ne peux pas passer sous silence l'importance de l'aide et du concours financier résultant de la signature des accords conclus le 28 mai 1953 en application de l'amendement Blair-Moody.

Les fonds mis à notre disposition permettront de financer beaucoup plus largement notre politique générale de productivité. Par ailleurs, ils nous donneront le moyen d'apporter aux entreprises privées une aide plus large que ne le permettaient les moyens traditionnels et normaux du crédit.

Devant les tâches accrues confiées au commissariat général à la productivité, s'est posé un problème de moyens. Vos commissions se sont justement inquiétées de la place faite aux organismes nouveaux par rapport aux ministères techniques et aux services administratifs existants.

Déjà, des apaisements ont pu vous être donnés. Vos rapporteurs ont indiqué, d'une manière très précise, qu'il n'entrait pas dans les intentions du commissariat général à la productivité de doubler l'action d'autres services, ni d'empiéter sur les attributions imparties à d'autres ministères et surtout au commissariat général au plan.

Pour regrouper les travaux déjà faits, pour assurer la mise en application des multiples actions, projets ou suggestions, un certain nombre de spécialistes sont nécessaires. D'ores et déjà, certains ont été trouvés parmi le personnel de mon département, mais un petit nombre de chargés de mission paraît indispensable. Du jour où a été créé le commissariat général à la productivité, il était évident qu'il fallait lui donner les moyens d'action correspondants. Nos propositions budgétaires avaient pour but de lui permettre de faire face aux différentes missions qu'il s'était proposées. Dans le cadre des crédits que le Parlement consentira, certaines réductions d'activité pourraient devenir nécessaires, mais les moyens demandés restent malgré tout très modestes par rapport à l'œuvre accomplie.

Je prie vivement le Sénat de ne pas compromettre les chances de succès d'une action qui paraît à tous indispensable. Une politique de productivité, mes chers collègues, est inséparable d'une politique d'expansion. Les impératifs de productivité donneront à ces programmes d'expansion leur véritable sens. Il s'agit de poursuivre une action plus cohérente et, par conséquent, plus efficace. Nous en avons les uns et les autres, j'en suis certain, le sentiment. Les décisions que vous prendrez contribueront, dans une très large mesure, à l'essor de l'économie française. *(Applaudissements à droite et au centre.)*

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des finances et des affaires économiques, au titre des dépenses ordinaires du budget des finances et des affaires économiques (IV. — Commissariat général à la productivité) pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 349.414.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent :

« A concurrence de 69.414.000 francs, au titre III : « Moyens des services » ;

« Et à concurrence de 280 millions de francs, au titre IV :

« Interventions publiques, conformément à la répartition par service et par chapitre, qui en est donnée à l'état annexé à la présente loi. »

L'article 1^{er} est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état annexé.

Je donne lecture de cet état :

IV. — Commissariat général à la productivité.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Rémunérations principales, 26.724.000 francs. Par voie d'amendement (n° 8), M. Ramette propose de supprimer ce chapitre.

La parole est à M. Ramette.

M. Ramette. J'ai déjà exposé les raisons de mon amendement. Nous demandons un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants.....	316
Majorité absolue.....	159
Pour l'adoption.....	16
Contre	300

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Toujours sur le chapitre 31-01, je suis saisie de deux amendements.

Le premier (n° 1), présenté par M. Longchambon et les membres de la commission des affaires économiques et de la commission de la production industrielle, tend à augmenter le crédit de 3.619.000 francs.

Le deuxième (n° 9), présenté par M. Coudé du Foresto, tend à réduire le crédit de 22.348.000 francs.

La parole est à M. Longchambon, pour soutenir son amendement.

M. le rapporteur pour avis. Mes chers collègues, je me permets de vous rappeler que cet amendement est présenté au nom des membres des commissions des affaires économiques et de la production industrielle, à l'exception cependant de ceux qui appartiennent au parti communiste dont la position vient de vous être exposée.

Les raisons que nous avons de déposer cet amendement, qui fait partie d'un ensemble de sept amendements répartis sur les chapitres de ce budget, sont celles que j'ai déjà exposées dans la discussion générale, à savoir que nous estimons que la création de ce commissariat était nécessaire et, il y a un instant, le Conseil de la République, par 300 voix, vient de répondre dans le même sens.

D'autre part, le crédit de 50 millions rétabli par notre commission des finances est un peu trop faible et un crédit de 60 millions conviendrait mieux à cette période de démarrage du commissariat à la productivité.

Je ne veux pas reprendre maintenant ce que nous avons dit au cours de la discussion générale. Nous pensons que l'organisme est nécessaire, il faut donc lui donner les moyens de fonctionner et un supplément de crédit de 10 millions est vraiment faible par rapport aux immenses services qu'il peut rendre. Il suffirait d'une seule opération bien menée par le commissariat général à la productivité pour que des milliards d'économies démontrent sa rentabilité en justifiant et au delà ses dépenses organiques. Donnons-lui les moyens de fonctionner normalement.

Au reste, puisque chaque année son existence pourra être remise en jeu, de même que ses moyens d'action, si nous avons lieu d'estimer l'an prochain que son activité n'a pas répondu à nos espoirs, nous pourrions prendre les mesures nécessaires, mais nous serons très gênés pour le faire si nous ne lui avons pas donné au départ la possibilité matérielle de fonctionner normalement.

Je demande donc au Conseil de suivre l'avis de la commission des affaires économiques et de la commission de la production industrielle.

Mme le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, pour défendre son amendement.

M. Coudé du Foresto. Je l'ai développé tout à l'heure et je voudrais donner simplement des renseignements complémentaires.

M. le rapporteur pour avis. Nous ne faisons pas une discussion commune pour les deux amendements, madame le président ?

Mme le président. Si, mais nous les mettrons aux voix séparément.

M. Coudé du Foresto. Je crois préférable de discuter d'abord l'amendement de M. Longchambon, car mon amendement est absolument contraire.

Mme le président. Si tel est l'avis du Conseil, j'accepte cette procédure.

Quel est l'avis de la commission des finances sur l'amendement de M. Longchambon ?

M. le rapporteur. J'ai exposé tout à l'heure le point de vue de la commission des finances qui ne pense pas que les sommes engagées modifient en quoi que ce soit le principe même du fonctionnement de ce commissariat. Je vous ai dit que la commission des finances n'a pas pu peser avec une extraordinaire précision ce qu'il fallait de crédits pour faire fonctionner le commissariat, comme nous l'avons prévu. Nous nous sommes arrêtés à la somme de 50 millions. La proposition de M. Longchambon est évidemment différente. Par conséquent, je ne peux pas dire que la commission des finances l'accepte, mais les commissions de la production industrielle et des affaires économiques ayant pu étudier cette question mieux que nous, dans sa partie technique, je laisse le Conseil juge de sa décision.

M. Alain Poher. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Poher.

M. Alain Poher. Mes chers collègues, je parle en mon nom personnel contre l'amendement de M. Longchambon. Je suis certes partisan du commissariat à la productivité. Je dois même dire que M. le commissaire général à la productivité m'a très largement convaincu, lors de son audition par la commission des affaires économiques. Je ne comprend cependant pas très bien en quoi ces dix millions qu'on nous demande de voter sont absolument essentiels. Je ne vois pas non plus pourquoi la direction des programmes du ministère de l'économie nationale ne viendrait pas au secours du commissariat général à la productivité, par ses moyens propres.

C'est pourquoi, mes chers collègues, je demande au Conseil de la République d'être extrêmement prudent dans cette affaire, de ne pas prendre une position trop audacieuse. Il vaut mieux rechercher la transaction avec l'Assemblée nationale.

M. le rapporteur pour avis. Le chiffre de 60 millions est précisément celui qui a été avancé à l'Assemblée nationale comme base de transaction possible. Le principe même de la transaction n'a pas été retenu, en séance publique, mais nous savons qu'elle demeure possible.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte l'amendement de M. Longchambon.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Nous sommes un certain nombre à être partisans de ce commissariat à la productivité. Seulement, nous sommes également un certain nombre à considérer qu'il ne faut pas faire un usage immodéré des deniers publics pour des œuvres d'organisation. Nous estimons qu'il y a en France des administrations pléthoriques, des ministères dans lesquels il y a beaucoup trop de personnel et l'on pourrait sans peine trouver des gens disponibles pour des tâches indispensables à la vie de la nation.

Je n'étais donc pas partisan de la solution proposée par la commission des finances; mais si l'on peut s'y ranger à la rigueur, encore faut-il éviter la surenchère que représente l'amendement défendu par M. Longchambon.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Puisque la discussion reprend, je tiens à préciser qu'il est possible, à mon avis, de doter ce commissariat au moyen d'économies réalisées sur d'autres services. Cela est hors de doute. Mais vous devez néanmoins, budgétairement, doter le service que vous créez de crédits correspondant au nombre de postes que vous voulez établir, quitte à supprimer ensuite dans les autres budgets les postes que vous voulez transférer.

M. Pierre Boudet. Ce sera un peu tard !

M. le rapporteur pour avis. Je le regrette. Il n'y a cependant pas de raison de ne pas doter un service que nous voulons créer et que nous souhaitons voir fonctionner. Le Gouvernement avait demandé 100 millions. L'Assemblée nationale a d'abord tenté une transaction portant sur un crédit de 60 millions; puis elle a supprimé totalement le crédit, traduisant ainsi, sans doute, son désir de prendre un certain temps de réflexion et de recueillir notre avis avant de prendre, en deuxième lecture, une décision définitive.

Voilà pourquoi nous avons repris ce chiffre de 60 millions qui a été sur le point d'être adopté par l'autre Assemblée à titre de solution transactionnelle.

Nous demandons au Conseil de la République, devant l'acceptation tacite de la commission des finances et l'accord du Gouvernement, d'adopter cet amendement au sujet duquel a été déposée, au nom des commissions intéressées, une demande de scrutin public.

M. Coudé du Foresto. Je demande la parole, pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Il faudrait tout de même que nous en sortions. J'ai déposé, de mon côté, des amendements tendant à des réductions de crédits. Ils ne peuvent pas être discutés en même temps; ce n'est pas douteux.

Mais la réflexion que je voudrais faire au sujet de mes amendements me permettrait de les retirer à une condition...

M. Ramette. C'est le dégonflement général !

M. Coudé du Foresto. Je déclare que si l'Assemblée se rangeait à l'avis initial de la commission des finances, je retirerais mes amendements dans un esprit de conciliation. Je demande simplement à M. le ministre de me donner quelques apaisements qui, bien entendu, ne seront peut-être pas suivis d'effet — nous en avons l'habitude — mais que nous sollicitons tout de même.

J'ai l'expérience d'un fait. Quand on engage des contractuels pris dans l'industrie privée et dont on attend beaucoup, les résultats sont, en général, médiocres, parce que nous n'avons pas les moyens, dans l'administration française, même avec les 100 millions demandés par le Gouvernement, de les payer au juste prix. Nous avons donc affaire, en général, à des employés subalternes qui ont une vision des choses qui correspond à celle d'un soldat de deuxième classe dans une bataille mondiale. Quand, au contraire, on fait appel à des cadres très supérieurs de l'industrie privée, on risque, et c'est tout naturel, s'ils veulent accepter des missions temporaires, de les voir défendre, dans le secteur considéré, des intérêts particuliers avec un talent que n'auront pas toujours en face d'eux les cadres subalternes de l'administration.

Je demande à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques de bien vouloir nous donner un certain nombre d'apaisements à ce sujet et dans le cas où le chiffre retenu par la commission des finances serait voté, je retirerais tous mes amendements.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances, pour permettre la conciliation souhaitée, demande à tous les auteurs d'amendements de les retirer et de se rallier à son texte. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche. — Mouvements divers.*)

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?...

M. le rapporteur pour avis. Madame le président, je ne sais si j'ai qualité, ayant déposé un amendement proposé par l'unanimité des membres des deux commissions de la production industrielle et des affaires économiques...

M. Ramette. Pas à l'unanimité !

M. Longchambon. A l'unanimité, moins les membres communistes, j'allais le redire, monsieur Rapette.

Je le répète, je ne sais pas si j'ai qualité pour retirer ces amendements, à la demande de M. Alric, même dans un souci d'apaisement.

D'ailleurs, que s'agit-il d'apaiser ? Nous pouvons fort bien avoir des opinions différentes sur la manière de doter ce commissariat. Il n'y a là rien de tragique, rien qui attente, je pense, à l'unité du pays et même à la bonne concorde que nous pouvons avoir à cœur de maintenir entre nous.

M. le président de la commission des affaires économiques étant présent et seul qualifié pour dire s'il accepte de retirer ces amendements, je lui demande de bien vouloir donner son avis au Conseil.

M. Rochereau, président de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. le président de la commission des affaires économiques. Mes chers collègues, au cours de l'audition de M. le commissaire général à la productivité devant les commissions des affaires économiques, de la production industrielle et de la sous-commission de l'Organisation européenne de coopération économique, nous avons été très heureux de trouver quelque chose de nouveau dans la conception d'une politique de productivité telle qu'elle a été exposée par M. Ardant.

Quand on regarde ce qui se passe à l'étranger, plusieurs observations s'imposent : la foi dans la statistique — c'est ce que nous verrons mardi prochain — l'importance des recherches économiques qui servent d'infrastructure à toutes les décisions politiques. C'est ce second point qui nous a fortement intéressés dans l'exposé de M. le commissaire général à la productivité et c'est ce qui nous a semblé constituer un élément nouveau dans la structure économique française.

Nous avons voulu manifester notre sentiment en augmentant de dix millions de francs la dotation proposée par la commission des finances. Cela étant dit, je ne vois pas d'inconvénient, dans un esprit de transaction et pour concrétiser l'accord unanime qui semble vouloir se réaliser, au retrait des amendements, tout au moins ceux déposés au nom de la commission des affaires économiques. Bien que n'ayant pas qualité pour engager la commission de la production industrielle, je pense toutefois que cette commission pourrait aligner sa position sur celle que je viens de prendre au nom de la commission des affaires économiques.

J'attire l'attention du Conseil de la République sur la nécessité de doter le commissariat à la productivité de moyens suffisants lui permettant de remplir efficacement sa mission, c'est-à-dire de promouvoir une politique de productivité dans un climat d'expansion économique.

Ceci étant indiqué, les amendements de la commission des affaires économiques sont retirés. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Comme président de la commission de la production industrielle, je retire également l'amendement présenté par celle-ci. (*Applaudissements au centre.*)

Je vous en prie, il n'y a pas lieu d'applaudir. Je regrette infiniment que, sur un problème d'une importance extrême, nous ne soyons pas d'accord et que nous ayons à nous battre sur une somme de dix millions à attribuer à un service voué à une tâche primordiale. Je retire cet amendement en songeant que ce n'est pas avec dix millions de plus ou de moins que cette tâche sera accomplie ou ne le sera pas. Elle le sera si le Gouvernement le veut et s'il veut dégager les moyens nécessaires, moins d'ailleurs par l'inscription d'une dotation budgétaire pour création de postes nouveaux, que par la mise à la disposition du commissariat de tout le personnel indispensable.

Je retire donc mon amendement en considérant que le terrain de conciliation que nous cherchons est celui de l'invitation au Gouvernement de prendre toutes mesures utiles au bon fonctionnement de ce service, par mutation de personnel si besoin est, en évitant autant que possible la création d'emplois nouveaux.

Mme le président. Les amendements présentés par les commissions sont retirés.

Ceux de M. Coudé du Foresto le sont-ils également ?

*

M. Coudé du Foresto. Oui, madame le président, pour tous les chapitres.

Mme le président. Il n'y a donc plus d'amendements sur ce chapitre ni sur les chapitres suivants.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement remercie les commissions de leur esprit de compréhension. Il est partisan de la solution transactionnelle et s'en remet à la sagesse de l'assemblée.

M. Saller. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Saller.

M. Saller. Le Gouvernement prend-il l'engagement demandé par M. Longchambon ? Il est capital. On nous parle de dix millions en plus ou en moins, sans nous dire à quoi correspond cette somme. Le commissariat a besoin d'un certain effectif de personnel, lequel peut lui être partiellement fourni par le crédit du chapitre. Le Gouvernement s'engage-t-il à le fournir par des détachements ?

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je réponds à M. Saller qu'il y a un instant j'ai précisément préconisé cette solution, au nom du Gouvernement.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix le chapitre 31-01, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 31-01, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-02. — Indemnités et allocations diverses, 6.312.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 5.563.000 francs. » — (*Adopté.*)

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 7.855.000 francs. » — (*Adopté.*)

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Remboursement de frais, 9 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-02. — Matériel, 7.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-03. — Réalisation des travaux du commissariat général et des commissions. » — (*Mémoire.*)

« Chap. 34-04. — Travaux et enquêtes, 4 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-91. — Remboursements à diverses administrations, 460.000 francs. » — (*Adopté.*)

5^e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-91. — Travaux immobiliers, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (*Mémoire.*)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (*Mémoire.*)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

4^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

« Chap. 44-01. — Subvention à l'association française pour l'accroissement de la productivité, 280 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 44-11. — Subventions tendant à favoriser le développement de la productivité. » — (*Mémoire.*)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). » — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). » — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}, avec la somme de 349 millions 414.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état annexé.

(L'article 1^{er}, avec cette somme, est adopté.)

Mme le président. « Art. 2. — Le commissariat général à la productivité est un service du ministère des finances et des affaires économiques dont les dépenses constituent une section du budget des finances et des affaires économiques.

« Il exerce les attributions de la direction des programmes économiques et contrôle l'emploi des fonds attribués à l'association française pour l'accroissement de la productivité et de la contrevaieur des dépenses d'assistance technique. Il devra fournir, semestriellement, aux commissions des finances du Parlement, un rapport sur l'utilisation de ces fonds. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

Je vais consulter le Conseil sur l'ensemble.

M. le rapporteur. La commission demande un scrutin.

Mme le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par la commission.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis, MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants.....	306
Majorité absolue.....	160
Pour l'adoption.....	289
Contre	17

Le Conseil de la République a adopté.

Conformément à l'article 57 du règlement, acte est donné de ce que l'ensemble de l'avis a été adopté à la majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.

— 4 —

BUDGET DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1954

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, transports et tourisme pour l'exercice 1954 (M. — Aviation civile et commerciale). (N^o 523 et 583, année 1953, et n^o 611, année 1953, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile :

MM. Junot, Desportes, Lemaire, Bernard Renaud, Viaut, Moroux, Bonnenfant, Guillerand, Portier, Cornu, Larrieux.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances. Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, j'ai à rapporter un budget qui n'est pas énorme par son volume, puisque le budget de fonctionnement que nous allons examiner se monte à quelque quinze milliards. Il ne représente que 1 p. 100 du budget de fonctionnement des services publics. Pourtant il

s'applique à un domaine auquel nous nous intéressons fort, puisqu'il s'agit de l'aviation française et de son avenir.

J'ai déposé, au nom de la commission des finances, un rapport assez long. J'ai évité autant que possible les questions techniques, les laissant à mon collègue M. Dubois, qui vous parlera tout à l'heure au nom de la commission des transports. Je m'excuse à l'avance de citer très souvent des chiffres; certes, le rôle d'un commissaire des finances est de parler chiffres; j'en abuse peut-être un peu. C'est à l'occasion de ces chiffres que nous pourrions soulever un certain nombre d'importantes questions de principe.

Je voudrais tout d'abord me féliciter d'avoir enfin devant moi un secrétariat d'Etat à l'aviation civile. Très souvent, en effet, nous avions réclamé cette espèce de semi-autonomie dans laquelle aujourd'hui vous pouvez vous mouvoir, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je dois vous dire cependant qu'à l'examen de votre budget, je me demande si vous avez autant d'autonomie que nous le souhaitons, car, à tout instant, à l'occasion du détail des chapitres, nous observons que votre liberté d'agir est très souvent contrecarrée par une résistance, disons technique, celle du ministre des finances en particulier, et par un autre puissance, disons administrative, celle de la fonction publique.

Bien souvent je crois que la politique que vous voudriez suivre et les crédits que vous voudriez obtenir pour pratiquer votre politique sont l'une mise en échec et les autres refusés par les impératifs et les ukases du ministre des finances; je le déplore. Mes chers collègues, ceci vous intéresse indirectement car, si le ministre est gêné pour la préparation de son budget, s'il est gêné pour traduire en demandes de crédit les désirs que vous avez exprimés au cours de la discussion du précédent budget, nous sommes lésés dans nos droits les plus évidents.

Le Parlement est ainsi bien souvent dessaisi de ses droits par le seul fait de la volonté du ministère des finances. Je n'en veux pour preuve que les conditions dans lesquelles le débat s'est déroulé à l'Assemblée nationale.

N'avons-nous pas assisté l'année dernière à une discussion fort longue dans les deux assemblées du Parlement français? Sur un budget initial de quinze milliards, le Parlement avait opéré, avec beaucoup de difficulté, pour cinq millions d'abattements de crédits; c'était peu. Je ne vous parle pas d'augmentations de crédit, car nous n'avons pas la faculté d'en faire. Ensuite, en cours de l'année, on voit opérer par des décrets, par des propositions d'économie, des abattements qui sont de l'ordre de 659 millions. Il suffit de comparer ces chiffres: cinq millions d'une part, 659 millions d'autre part, pour se rendre compte que le contrôle du Parlement sur un budget est fort peu de chose si on le traduit en chiffres.

Cette année encore, nous avons assisté à des opérations que je ne peux pas approuver. En effet, le budget qui avait été préparé par le secrétaire d'Etat à l'aviation civile et qui essaye, dans une large mesure, comme je vais vous l'expliquer, de tenir compte des désirs du Parlement, se montait à 15.202.048.000 francs. Je parle du budget de fonctionnement, bien entendu. Mais, le 12 novembre — si mes souvenirs sont exacts, c'était le jour où l'Assemblée nationale discutait ce budget — arriva une lettre rectificative de 300 millions.

Vous vous rappelez que l'année dernière on avait opéré 5 millions d'abattement. Et voilà qu'une lettre rectificative cette année apporte 300 millions de diminution à des propositions budgétaires qui sont déjà fort justes. Je crois que c'est un procédé que nous pouvons condamner; je ne crois pas, en effet, que l'on puisse, à la dernière minute, modifier des propositions budgétaires qui ont été établies par des services compétents après une réflexion qui a été longue et rationnelle.

Je dois vous dire ici que l'Assemblée nationale, après avoir examiné ce budget, a pris un certain nombre de décisions qui sont un peu extraordinaires. L'Assemblée nationale se plaint que certains crédits ne sont pas suffisants. Cette année, sous prétexte que certains crédits ne sont pas suffisants, on les supprime. Evidemment, on supprime ainsi la fonction, et on se plaint que la fonction n'est pas suffisamment alimentée en moyens financiers. Vous avouerez que ce procédé est illogique, pour ne pas dire plus!

C'est ainsi que cette année l'Assemblée nationale a opéré pour 723 millions de réductions de crédits, ce qui fait, mes chers collègues, que nous avons à examiner un budget de fonctionnement qui s'élève à 14.178.957.000 francs.

Je passe sur le détail des chiffres; nous en reparlerons plus longuement tout à l'heure. Je voudrais cependant vous signaler que, cette année, il y a une innovation. Nous avons, en effet, à examiner également le budget d'équipement, c'est-à-dire le budget dit des dépenses en capital que, précédemment, nous examinions au cours de la discussion du budget de la reconstruction et de l'équipement, dit B. R. E.

Les années précédentes, c'était notre collègue Pellenc qui vous présentait cette partie du rapport. Je suis moi-même assez novice en la matière, mais M. Pellenc m'a aidé à rédiger mon rapport et je me fais un plaisir de l'en remercier publiquement.

Ce budget des dépenses en capital se présente sous deux rubriques : crédits de paiement et autorisations de programme. Les crédits de paiement prévus par le secrétaire d'Etat à l'aviation civile sont de 17.020 millions et les autorisations de programme de 13.275 millions.

Là encore, on nous a fait, si j'ose m'exprimer ainsi, le « coup de la lettre rectificative ». (*Sourires.*) En effet, le 12 novembre, une lettre rectificative a réduit les crédits de paiement de 760 millions. Puis l'Assemblée nationale a opéré une nouvelle réduction de 2 millions sur ces mêmes crédits de paiement et de 20 millions sur les autorisations de programme. C'est ainsi que le document qui nous a été transmis nous propose finalement 16.258 millions de crédits de paiement et 13.254 millions d'autorisations de programme.

Avant d'examiner plus en détail ces chiffres, je voudrais présenter quelques remarques d'ordre général.

Monsieur le ministre, nous reconnaissons qu'au cours de 1953 un effort a tout de même été fait en matière d'aviation civile. En effet, votre ministère a réussi à faire voter la loi du 4 avril 1953 sur le statut du personnel navigant, loi que nous avions toujours réclamée. Vous avez, d'autre part, déposé un projet de loi relatif au régime des aérodromes. Vous avez fait paraître le décret sur la coordination des transports aériens, important à nos yeux, mais qui ne résout pas complètement le problème et qui ne fait qu'ébaucher un certain nombre de mesures partielles. Vous avez procédé à certains aménagements du statut d'Air France qui répondent aux observations que nous avions faites; enfin, vous avez étudié un projet pour la création d'établissements publics d'exploitation des aéroports d'intérêt général. Ce sont là des mesures que nous approuvons.

Pour ce qui est des problèmes d'ordre général, nous ne pouvons que les définir de la même façon que les années précédentes. L'équipement de l'infrastructure aérienne est, évidemment, une des tâches principales de votre ministère. Sans doute, les années passées, des efforts sérieux ont-ils été accomplis, mais nous ne pouvons pas dire que les résultats correspondent pleinement à nos désirs. Je conviens qu'il y a eu progrès, mais bien souvent cette infrastructure est défectueuse; cela entraîne des difficultés de gestion qui, parfois, mettent en péril le personnel qui y est employé. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

Un autre problème reste pendant dans ce ministère, c'est celui de la crise du personnel. Chaque année, nous sommes appelés à parler de cette crise du personnel et chaque année nous proposons certaines mesures. Chaque année, le secrétariat à l'aviation civile essaie de répondre à nos préoccupations, mais je n'ai pas l'impression que les choses aillent rapidement en ce domaine. La tâche est sans doute difficile et peut-être plus difficile ici qu'ailleurs. Nous avons affaire à un personnel qui a, en quelque sorte, une double qualité: ce sont des employés de l'Etat qui doivent pourtant accomplir des tâches que j'ose qualifier d'industrielles. Or, les méthodes de rémunération des fonctionnaires ne permettent pas de tenir compte des fonctions particulières de ce personnel et de lui accorder le salaire qu'il pourrait légitimement désirer.

D'autre part, si je vous ai dit que la question est plus aiguë qu'ailleurs, c'est qu'il y a 27 catégories de fonctionnaires dans ce ministère et, pour les représenter, une cinquantaine de syndicats ou fédérations différents. Ceci n'est pas pour faciliter la tâche du ministre qui a, en face de lui, ces syndicats avec lesquels il discute, mais aussi, derrière lui, le ministère des finances et le secrétariat d'Etat à la fonction publique, double corset qui l'empêche bien souvent de prendre les mesures les plus nécessaires et les plus urgentes.

Revenons maintenant, si vous le voulez bien, au budget lui-même. Le Parlement s'intéresse toujours aux variations du budget. Je rapporte ce budget devant vous depuis 1949. Vous savez que, depuis cette date, l'aviation civile est en plein développement. Il est peut-être difficile de mesurer exactement ce développement, mais on peut dire, sans trop se tromper, que, chaque année, l'activité de l'aviation civile croît dans une proportion d'environ 20 p. 100.

Le budget, lui, ne suit pas cet accroissement. Les variations budgétaires depuis 1949 — je vais les exprimer de deux façons — s'élèvent à 77 p. 100 par rapport à 1949, en francs courants; mais en francs pondérés, compte tenu de l'indice des prix, l'augmentation de ce budget n'est que de 13 p. 100 par rapport à 1949. 13 p. 100 en quatre ans, alors qu'il s'agit d'une activité qui croît de 20 p. 100 chaque année!

Si vous voulez entrer un peu plus dans le détail, vous constaterez que les crédits demandés en 1954 sont inférieurs à ceux de 1953, que la répartition de ces crédits par service gestionnaire a peu varié en pourcentages, que la part des dépenses de personnel est en croissance relative, quoique très lente, et que les subventions économiques ont diminué.

J'ai, dans mon rapport, présenté quelques tableaux et donné un très grand nombre de chiffres concernant les dépenses par services gestionnaires et par affectations. Je les ai réduites en francs courants et en francs pondérés et j'ai exprimé des pourcentages. Monsieur le ministre, je me permets de vous dire ceci: si l'on ne considère que l'aspect financier du problème, on peut remarquer que la répartition des dépenses n'a pas tellement varié depuis 1949. Or, dans une affaire, quand la répartition des dépenses ne varie pas, c'est que l'affaire a trouvé sa stabilité, sa gestion normale. Lorsqu'on a trouvé cette gestion normale, la répartition des dépenses reste constante. Si j'examine uniquement en pourcentage la répartition des dépenses de votre ministère, je m'aperçois que les dépenses ont peu varié d'une année à l'autre, de même que les dépenses les unes par rapport aux autres.

Et pourtant, vous êtes en pleine réorganisation, en pleine évolution des effectifs, en plein développement. En réalité, on devrait trouver une différence de répartition des crédits répondant, précisément, à cet état de fait. Or, je ne la trouve pas. Pour ma part, je le déplore. Si vous vous étiez inspirés de nos conseils, vous auriez certainement modifié certaines proportions dans ces dépenses.

Dans ce budget, l'incidence des mesures acquises l'emporte de beaucoup sur les propositions nouvelles. Le budget qui nous est soumis est en quelque sorte sclérosé, c'est-à-dire que les différences résultant de l'application d'une politique nouvelle sont faibles par rapport à celles découlant de décisions précédemment prises. Dans ce budget, comme dans tous les autres, d'ailleurs, la part des mesures acquises l'emporte largement sur la part des mesures nouvelles.

La répartition de la diminution se fait de la façon suivante: au titre des moyens des services, 2,3 p. 100; au titre d'interventions publiques, 2,7 p. 100; au total 369.857.000 francs en moins. Ce sont les chiffres du fascicule initial du Gouvernement. Je n'y ai pas reporté les modifications apportées en cours de discussion budgétaire.

Nous enregistrons — je crois que c'est exact, je n'ai pas vérifié dans le détail — une diminution fictive des dépenses. En effet, des dépenses figurant précédemment dans ce budget n'y figurent plus maintenant et je ne suis pas certain qu'on ne les retrouvera pas dans d'autres budgets. Comme nous examinons tous les budgets de l'Etat, nous sommes assez sensibles à ce genre de transferts qui vous permet, évidemment, monsieur le secrétaire d'Etat, de présenter un budget allégé; mais cela ne diminue pas pour autant les charges de l'Etat et, par suite, celles des contribuables.

Je crois devoir recueillir votre approbation lorsque je dirai que la diminution des crédits affectés au matériel et au service météorologique est regrettable, que celle qui vise les subventions est heureuse et que celle qui touche l'aviation légère et sportive est extrêmement dangereuse, car elle tarit la source même de l'aviation, source humaine comme vous le savez. Par contre, nous ne pouvons qu'approuver les mesures qui concernent l'infrastructure, en particulier les mesures financières prises pour suivre et permettre le développement de l'aéroport de Paris, auquel cette assemblée est particulièrement attachée.

Quelques mots maintenant sur les effectifs. Je devrais vous fournir un rapport détaillé sur les créations et les suppressions d'emploi. Le temps ne m'a pas permis de le faire et je me bornerai à un ensemble d'observations globales.

Le budget voté en 1953 prévoyait des crédits affectés au personnel s'élevant à 7.960.771.000 francs, soit 51 p. 100 du budget, pour un effectif total budgétaire de 10.621 personnes, ce qui représentait une moyenne de 775.820 francs par tête. Les crédits demandés pour le budget 1954 s'élèvent à 7.885.065.000 francs, soit 52 p. 100 du budget, pour un effectif de 10.434 personnes, ce qui représente 756.434 francs en moyenne par tête.

J'ai tenu à vous citer ces chiffres, car je suis ému d'une certaine campagne de presse dans laquelle on lit couramment que le fonctionnaire moyen gagne 440.000 francs par an. Si mes observations sont exactes, ce n'est pas le cas pour l'aviation civile où la moyenne est beaucoup plus élevée. Nous ne pouvons que nous en féliciter. Néanmoins, je crois que le personnel n'est pas encore payé à sa valeur. La faute n'en incombe pas à M. le ministre, je l'ai indiqué tout à l'heure.

Puisque nous parlons du personnel et que la commission des finances a proposé des modifications de crédits à cet égard, je dirai que nous sommes un peu inquiets. Certes, nous savons

que vous faites un effort, que vous essayez, par des créations d'emploi, de récompenser certaines valeurs et, par des suppressions d'emploi, d'augmenter l'efficacité de vos services.

Mais, nous, Parlement, nous ne connaissons pas votre plan d'ensemble. Nous aimerions y être associés et connaître vos projets. On fait toujours des observations quand on est mis au courant. Ainsi, nous pourrions vous apporter un concours utile à la réalisation de vos projets. Le Parlement est trop souvent appelé à se prononcer sur telle augmentation ou telle diminution de crédit, sur tel ou tel chapitre d'un budget, sans avoir une vue suffisante de l'ensemble de l'œuvre ministérielle. Si le but de vos efforts nous était parfaitement connu, nous serions peut-être moins enclins à vous faire des remarques parfois désagréables.

Néanmoins, je voudrais soulever encore un problème que je crois important. Je ne crois pas que dans votre ministère on s'attache à bien mesurer le coût et le rendements des fonctions. C'est une notion qui a peut-être plus sa raison d'être dans le monde industriel ou dans celui des affaires : mais votre ministère ressemble beaucoup à une entreprise industrielle ; il a une production. Nous aimerions, sans création nouvelle, que l'on utilise un service déjà existant qui s'attacherait à déterminer le coût et le rendement de vos fonctionnaires et des différentes fonctions de votre ministère. La commission des finances m'a chargé de vous faire cette observation générale. Je sais que vous n'êtes pas libre, monsieur le ministre ; que vous êtes enfermé sous le double corset de la fonction publique et du ministère des finances. Nous vous aiderons à vous en retirer si nous sommes en mesure de le faire.

J'ai accordé dans mon rapport une place assez large à une analyse que je crois très importante. J'ai peut-être, mes chers collègues, une conception du Parlement que vous ne partagez pas, mais la mienne est la suivante : je crois qu'un Parlement doit surtout, bien sûr, voter le budget, en conformité avec les propositions qui lui sont faites, mais que son rôle principal est de contrôler l'emploi des fonds qu'il met à la disposition du Gouvernement.

C'est pour cette raison que, cette année, j'ai procédé à une analyse très détaillée de la suite qui avait été donnée aux propositions qui avaient été votées ici l'année dernière. Dans un certain nombre de pages, qui vous paraîtront peut-être trop longues à lire, j'ai cherché à savoir exactement ce qu'étaient devenues nos propositions, dans quelle mesure le ministère en avait tenu compte ou les avait négligées. Je vous demanderai de bien vouloir lire très attentivement cette partie de mon rapport, dont je ne veux pas vous infliger la lecture ici ; vous dégageriez certainement les idées suivantes.

Je ne crois pas me tromper en disant que le ministère a essayé, dans toute la mesure du possible, de suivre nos conseils. Cela est certain ; pourtant, à chaque page, je suis obligé de constater l'opposition du ministère du budget, celle du ministère des finances. De ce fait, des mesures justes et rationnelles n'ont pas été exécutées, non pas du fait du secrétariat d'Etat à l'aviation civile, mais par la faute, si j'ose dire, du ministère des finances et du ministère du budget qui opposent leurs ukases à toute décision.

Je peux vous citer des cas intéressants. Nous avons signalé, par exemple, que certains personnels accomplissaient un travail insalubre, en particulier au Sahara ; que d'autres personnels travaillaient la nuit dans des conditions fort pénibles. Nous avons parlé de la santé de ce personnel, me semble-t-il, et nous avons demandé un certain nombre d'accommodements au régime de leurs salaires. Ces accommodements n'ont pas été obtenus ou, tout au moins, n'ont pas été admis dans une mesure suffisante du fait qu'on leur a toujours opposé des nécessités de comptabilité publique et budgétaire. C'est bien malheureux en la matière, car vous savez que dès que l'on touche au personnel, on touche aux vies humaines et que l'on peut se trouver par la suite en face de difficultés très grandes.

Je ne sais pas dans quelle mesure nous pourrions changer cette manière de voir, car le ministre des finances, invoquant un argument qui est valable, répond bien souvent qu'il ne peut pas donner satisfaction pour telle ou telle catégorie de personnel sans risquer de déclencher toute la rémunération de la fonction publique. Comme je disais hier un de nos collègues, les agrégés d'histoire demanderont à s'aligner un jour sur le personnel de la météo. Si, en effet, on modifie les salaires d'un personnel déterminé, on trouvera dans d'autres ministères des personnels qui se jugeront lésés si leur rémunération n'a pas connu les mêmes variations.

Le problème est extrêmement délicat et il me pousse à dire qu'il faudra arriver tôt ou tard, je crois, à une double rémunération : l'une correspondant à la fonction publique et une

autre correspondant à la fonction industrielle, c'est-à-dire prime de production, prime de risque, prime pour travaux pénibles, etc...

Je vous mets en garde, mes chers collègues, sur l'importance de cette question, d'autant plus que, dans ce domaine, nous avons connu dans le passé des arrêts de travail qui sont extrêmement préjudiciables non seulement au développement de l'aviation, mais aussi à la rentabilité des lignes et peut-être même à la sécurité tout court.

Certains problèmes de personnel doivent être tranchés sérieusement et tout de suite.

L'année dernière, comme chaque année du reste, nous avons fait un certain nombre de réflexions concernant l'encouragement aux aéroclubs. On nous a d'ailleurs donné partiellement satisfaction. Mais nous avons fait remarquer que le matériel que l'Etat avait cédé aux aéroclubs entraînait des frais d'entretien que ceux-ci ne pouvaient pas supporter.

Je vous signale que l'Etat s'est engagé à participer aux frais de la première révision générale après cession. Cet effort, que je veux signaler, est méritoire, mais il ne répondra peut-être pas à tous les besoins dans cette matière.

Nous avons aussi bien souvent réclamé des détaxations sur le prix de l'essence. Ce problème n'est toujours pas résolu ; il faudra le résoudre par la suite.

Pour ce qui est des autres suggestions que nous avons faites, il n'y a rien d'important à dire ; nous avons eu, dans l'ensemble, satisfaction.

Je voudrais maintenant faire une remarque sur l'école d'aviation civile. Chaque année, cette école dont nous nous préoccupons fait l'objet d'un rapport de la Cour des comptes qui est souvent fort sévère. Si, d'une part, j'approuve la réforme qui est en cours, je me rallie, d'autre part, à la conclusion du rapport de la Cour des comptes où l'on peut lire que cette réforme pourrait être plus complète encore. Je crois qu'il y a des fusions à faire dans ce domaine, et qu'il faudrait aller jusqu'au bout de sa pensée si l'on voulait arriver à des réalisations vraiment utiles.

Je vais vous dire maintenant quelques mots sur les aérodromes et sur l'aéroport de Paris en particulier. J'ai dressé un tableau à la page 39 de mon rapport qui donne l'importance relative et les variations des chiffres de fret et de passagers des différents aérodromes français. Vous verrez qu'Orly est de beaucoup le plus important, mais je vous signale Dakar, Abidjan et Ivato, dont les aérodromes prennent une très grande extension et sur lesquels l'augmentation du nombre des passagers atteint, pour Abidjan, 39 p. 100, pour Dakar 35 p. 100 et pour Ivato 21 p. 100 d'une année à l'autre.

En ce qui concerne le fret, vous trouvez, pour Abidjan 34 p. 100, pour Dakar, 59 p. 100 et pour Ivato 23 p. 100. Vous voyez que, dans ce domaine, le trafic augmente d'une façon assez importante d'une année à l'autre.

J'ai voulu, à la page 40, vous donner un peu plus de détails sur le trafic passagers (passagers-kilomètres). Je m'excuse d'avoir présenté un tableau à double entrée, l'un pour la seule compagnie Air France, l'autre pour les compagnies privées.

Ce tableau, que je ne veux pas commenter chiffre après chiffre, montre au moins que le trafic d'Air France comme celui des compagnies privées, est en augmentation constante. Je me permets pourtant, à cet égard, de citer des chiffres — c'est mon travers, je m'en excuse : en 1947, Air France avait transporté 423.000 passagers ; en 1952, 1 million. Les compagnies privées ont transporté 100.000 passagers en 1947 et 500.000 en 1952. Cela représente un coefficient d'accroissement d'une part de 2, d'autre part de 5. Ce n'est pas négligeable.

J'ai présenté ce tableau à double entrée pour vous rappeler qu'il existe des compagnies privées qui n'ont pas la prétention d'accaparer tout le trafic français. La compagnie Air France a eu jusqu'ici toute notre indulgence, mais ces compagnies privées existent ; elles se développent et représentent une part de trafic qui prouve qu'elles peuvent et doivent vivre.

En revanche, je me rallierai aux conclusions du rapport de la Cour des comptes concernant l'utilisation des crédits affectés aux aérodromes.

Monsieur le ministre, nous sommes très chatouilleux sur cette question. Quand nous voterons des crédits qui nous ont été demandés pour les aérodromes de Nice, de Marseilles, de Toulouse ou de Dinard, nous entendons que leur destination ne soit pas modifiée et nous protestons lorsque nous constatons qu'une partie de ces crédits a été consacrée au profit des aérodromes de Tarbes, de Saint-Chamond, de Grenoble, de Brest, de Brive, de Lyon, de Deauville et du Touquet. Si ces derniers ont besoin de crédits, qu'on en fasse la demande et nous les voterons si nous le jugeons nécessaire ; mais, quand nous avons

affecté des crédits à un aérodrome déterminé, nous voudrions qu'ils fussent dépensés là où nous l'avons décidé. Nous estimons que la Cour des comptes a eu raison d'élever cette protestation à laquelle nous nous associons pleinement.

D'autre part, je me demande si, pour ce qui est des aérodromes des villes à caractère balnéaire, comme le Touquet, Deauville et Dinard, on a demandé aux collectivités locales une contribution suffisante. C'est une question que je pose et vous me répondrez certainement tout à l'heure sur ce point. Je crois savoir que la ville de Dinard, par exemple, n'aurait versé aucune contribution au titre du fonds de concours. Or, il est certain que ces collectivités locales tirent de la présence d'un aérodrome un supplément de clientèle.

Je ne connais personnellement que le cas du Touquet, mais je le connais bien, car cette station est voisine de la région où j'habite. Il ne fait aucun doute que l'aérodrome attire un très grand nombre de touristes. J'ai même vu un Anglais descendre d'avion avec sa bicyclette; c'est dire combien ce mode de transport est pratique. Je crois que la présence de ces aérodromes permet de demander aux collectivités locales l'apport d'une contribution raisonnable, certes, mais tout de même assez importante.

Voyons maintenant ce qu'il en est de l'aéroport de Paris. Celui-ci comprend non seulement Orly, mais aussi le Bourget et d'autres aérodromes de la région. Ici les problèmes sont toujours les mêmes. Je vous ai signalé, il y a quelques années, l'importance de l'aérogare d'Orly, de son extension vers l'Ouest. Aujourd'hui, je voudrais évoquer à nouveau ces problèmes en y ajoutant un troisième, concernant le personnel. L'aéroport de Paris ne jouit pas en la matière de la liberté financière qui lui permettrait de donner satisfaction à un certain nombre de personnels hautement spécialisés et qui, actuellement, ne sont pas contents de leur sort. Là encore, on se heurte à cette difficulté majeure dont j'ai parlé tout à l'heure.

Puisque nous parlons de l'aéroport de Paris, je voudrais vous signaler la page 44 de mon rapport dans laquelle je me suis évertué à vous signaler l'activité aussi bien en fret qu'en passagers des grands aéroports européens. Vous constaterez que Paris est actuellement le premier aéroport européen. Si, en 1952, le nombre de passagers à l'aéroport de Londres est encore supérieur à celui de Paris, d'environ 26 p. 100, pour le fret c'est Paris qui l'emporte d'environ 17 p. 100. Par rapport aux autres aéroports européens, Paris a un trafic plus de deux fois supérieur à celui de l'aéroport qui suit sur la liste. C'est un fait dont on doit tenir compte, que l'on peut constater et dont je me réjouis avec l'ensemble du Conseil de la République.

Pour ce qui est du détail des travaux d'investissement de l'aéroport de Paris, chaque année je fais un rapport complet sur la question. J'ai peu de chose à ajouter au rapport que j'ai présenté l'année dernière. L'effort a été poursuivi et la part de garantie de l'Etat est maintenue par le budget qui nous est présenté. Au point de vue financier, il n'y a rien à dire.

En revanche, je crois savoir, monsieur le ministre, qu'il existe des difficultés dans le programme d'extension de l'aéroport d'Orly. Il faudrait déclarer d'utilité publique ces travaux d'extension. On attend la parution d'un décret, et je me suis laissé dire que ce texte réglementaire permettrait de commencer immédiatement des travaux qui se révèlent nécessaires.

D'autre part, je vous signale que tout le problème d'Orly est lié, dans ses relations avec Paris, à la construction de l'autoroute Sud, qui passera à côté d'Orly pour aboutir à la place Denfert-Rochereau. Lorsque l'autoroute sera construite, les rapports entre Paris et Orly seront de beaucoup facilités, à la grande satisfaction de tout le monde.

Je rappelle ici la nécessité d'assouplir le régime de rémunération du personnel.

Voilà ce que j'avais à vous dire sur le budget de fonctionnement. Sans avoir la compétence de mon collègue M. Pellenc sur les crédits d'investissement...

M. Marcel Pellenc. Vous êtes trop modeste, mon cher collègue!

M. le rapporteur. ... j'estime cependant que la philosophie de l'opération se résume de la façon suivante: nous sommes sortis de la période des essais, qu'il faut, bien sûr, continuer, car ceux-ci ne sont jamais terminés; mais la construction aéronautique française peut maintenant être commercialisée, ce qui nous permettra de pratiquer une politique qui encouragera non seulement la production de prototypes, mais aussi la production et la vente d'appareils.

Or, dans ce domaine, il y a devant nous de grandes possibilités. Si l'on regarde les chiffres, on s'aperçoit que, sur les lignes européennes, circulent 615 appareils, parmi lesquels il

n'y a que 23 appareils français, c'est-à-dire moins de 4 p. 100 de l'ensemble, alors qu'il y a 38 p. 100 d'appareils anglais et que le reste est américain. Nous pouvons là prendre une place très importante.

D'autre part, personne parmi nous ne doute, je crois, de la valeur des études et du personnel qui fabrique nos avions. Nous pensons que nous pouvons là agir utilement. On nous compare souvent aux Anglais qui, dans ce domaine, ont fait un très gros effort, mais qui sont beaucoup moins bien placés que nous, ne l'oublions pas, car l'Angleterre, avec son Commonwealth, représente un ensemble comparable à la France et à l'Union française. Mais sa situation est tout à fait différente car, sur le sol même du Commonwealth, on peut fabriquer des avions, ailleurs qu'en Angleterre, tandis que pour l'instant, et pour longtemps encore, dans l'ensemble territorial qui comprend la France et l'Union française, on ne peut encore construire des avions qu'en France même. La France, en tant qu'unité territoriale, est quand même mieux placée que l'Angleterre en ce domaine. Nous avons donc devant nous d'énormes possibilités et nous devons agir.

Vous me permettrez de faire une remarque: j'ai l'impression qu'au sujet de l'aide à la construction, le ministère a changé sa politique. Pour ma part, je crois qu'il a bien fait. Nous sommes, cette année, devant des opérations qui ont un caractère qualifié par certains d'aventureux, mais qui permettent néanmoins d'aller de l'avant. Devant une situation nouvelle, il n'est pas extraordinaire que nous ayons une politique nouvelle.

D'autre part, je voudrais encore observer que lorsque l'Etat, quand nous-même, nous nous intéressons au financement de la construction aéronautique, nous ne faisons pas une opération économiquement négative. Qui dit construction dit en effet paiement de salaires et paiement d'impôts. Grâce à l'activité accrue des usines aéronautiques, l'Etat couvre peut-être un certain nombre de dépenses. Au contraire, si les constructions aéronautiques ne se développaient pas, nous aurions à faire face à d'autres demandes de crédits destinées à payer des indemnités aux chômeurs ou à subventionner une reconversion fort coûteuse dont la rentabilité n'apporterait pas grand chose à la richesse du pays.

Dans ce domaine, en apportant notre aide au développement de ces usines, nous faisons, me semble-t-il, une opération économiquement bonne.

Je suis frappé par l'analyse que j'ai faite des programmes prévus et des réalisations qui se font suivant les autorisations de programme et les crédits de paiement proposés au Parlement. Un écart considérable existe entre les propositions qui nous sont faites tant pour les programmes que pour les paiements, et le plan initial.

Dans un document qui m'a été communiqué, on parle de 6.670 millions d'opérations nouvelles au lieu de 58 milliards prévus par le programme. Je me demande si ce programme n'a pas été un peu ambitieux et si les opérations nouvelles envisagées pour 1954 ne sont pas un peu faibles par rapport à ce qui serait absolument nécessaire?

Pour ce qui est de « Bréguet », j'ai procédé à une enquête dont j'ai retracé les grandes lignes dans mon rapport. J'ai été inspiré par deux considérations. En premier lieu, que nous demande-t-on? On nous demande d'aider la compagnie Bréguet qui a enfin mis au point des appareils valables. Elle en a d'ailleurs vendu à Air France, en particulier. Si nous aidons une société à vendre des appareils, c'est parce que nous pensons que ladite société continuera à vendre ces appareils, qu'elle a des possibilités commerciales de réaliser les appareils qu'elle a construits et ainsi de rembourser les avances que l'Etat lui a consenties. Les renseignements que j'ai obtenus me permettent de croire que cette société peut envisager rationnellement et normalement d'écouler les appareils qu'elle fabrique.

D'autre part, je me suis demandé si l'aide que l'on accordait n'était pas destinée à déguiser un déficit d'exploitation. Mais là on m'a devancé, puisque la présidence du conseil avait chargé un conseiller d'Etat d'étudier si l'affaire était en difficultés financières du fait de sa gestion. Le rapport indique que la société travaille de façon économique; que le prix de revient de l'appareil, compte tenu de la petite série construite, peut être considéré comme normal; que ce prix de revient aurait été notablement dépassé si l'appareil avait été construit par une autre société. Ce rapport est donc très favorable à la société Bréguet. Je n'ai pas la compétence technique pour vous assurer que j'aurais fait le même rapport si j'avais procédé à la même enquête. Pourtant, si ces indications sont exactes, on peut dire que l'aide qui est accordée à Bréguet n'est pas destinée à renflouer une société en déficit d'exploitation mais à permettre à cette société de se développer, ce dont je ne pourrai que me féliciter.

Vous trouverez d'autre part une note assez longue sur la fédération nationale aéronautique de France et d'outre-mer. J'ai cru devoir faire cette enquête parce que l'Assemblée nationale avait supprimé ce crédit. A ma demande, la commission l'a rétabli en se basant sur le rapport que j'avais fourni. Il prouve que cette fédération a fait un travail effectif, qu'elle est en plein développement, qu'elle rend des services importants à l'aviation, ce qui motive les faibles crédits qui ont été prévus pour elle dans le budget.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, nous parlerons des amendements qui ont été proposés par la commission des finances. Ils ont pour but de provoquer de votre part des explications, car nous n'avons pas eu le temps de vous entendre à la commission. Je me réserve d'en parler au moment de la discussion.

En conclusion — je crois que mes collègues de la commission des transports se rallieront aux conclusions générales de mon rapport — je souhaite d'abord qu'une discussion budgétaire soit précédée, quelques mois avant l'élaboration du budget, d'une discussion sur la politique que doit suivre ce ministère. Il est quand même inconcevable que, quelques mois avant l'élaboration du budget, nous n'ayons pas, ici, un débat complet sur ces problèmes, afin que le ministre puisse savoir ce que nous pensons de la politique qu'il suit et s'en inspirer dans les demandes de crédits.

Je proteste de nouveau contre la précipitation de nos travaux. Vous savez que nous n'avons ce budget que depuis un mois. C'est peu quand on veut étudier les chapitres sérieusement. Je proteste contre les modifications brutales des crédits votés ou des crédits demandés.

Je me permets aussi de vous rappeler ce que j'ai dit tout à l'heure : que nous ne sommes pas à même d'apprécier l'activité personnelle du secrétariat d'Etat, car nous n'avons pas cette enquête sur le coût et le rendement des services que j'ai réclamée tout à l'heure.

Je vous rappelle que nous sommes toujours très attentifs à la nécessité d'accroître et de perfectionner l'infrastructure de l'aviation civile.

Je ne voudrais pas conclure sans poser devant vous, mesdames, messieurs, un très grave problème dont le Parlement doit se saisir et sur lequel nous avons des options à prendre, c'est le problème de la coordination.

Je vous ai prouvé, tout à l'heure, que la compagnie Air France n'était pas la seule compagnie en France qui puisse transporter des passagers ou du fret. Des compagnies privées existent et ont droit à l'existence. Leur activité le prouve. Il faudra résoudre un jour ce problème de la coordination, mais, auparavant, il faudra prendre une option. Il faudra savoir d'abord si l'on veut la suppression des compagnies privées et la seule existence d'une compagnie nationale, ou si nous voulons que les deux coexistent. Je suis, quant à moi, pour la coexistence, mais à condition que celle-ci n'aboutisse pas à une concurrence négative dont souffriraient, non seulement les compagnies privées et Air France, mais surtout l'aviation française à laquelle je suis attaché comme vous-mêmes. (*Applaudissements.*)

Mme la président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs, votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, saisie pour avis du budget de l'aviation civile et commerciale, ne l'a point trouvé chargé de grandes novations sur les années précédentes et, d'emblée, elle l'a regretté.

Votre commission déplore une fois de plus la modicité des crédits qui sont attribués en 1954, et faute d'en refuser l'étude, elle est bien obligée de respecter, au moins partiellement, les moyens financiers qui ont été mis à la disposition de ce département ministériel.

Elle vous fait cependant part, une fois de plus, de ses très justes et très sincères inquiétudes et aussi de ses appréhensions, en voyant affecter aux activités aériennes, qui sont en perpétuel devenir, des données financières qui apparaissent comme immuables. Il faudrait, je pense, que notre ministre des finances et notre ministre du budget soient choisis parmi des aviateurs confirmés et enthousiastes. (*Très bien! très bien!*)

C'est, en effet, un non-sens qui grève l'avenir des plus graves conséquences. Votre commission des transports a repris en grande partie, pour les faire siennes, la plupart des observations formulées lors de la discussion de ce même budget à l'Assemblée nationale, observations émanant de quelque côté qu'elles soient de l'éventail politique, en y apportant cepen-

tant certaines réserves dues pour leur plus grande part aux conséquences d'un certain désordre, de certaines fautes de gestion qui, depuis 1949, ont défrayé plus d'une fois les tribunes parlementaires et qui encore, à l'heure présente, ne manquent pas de se répercuter gravement sur le marasme de nos constructions aéronautiques civiles.

Comme le disait tout à l'heure notre collègue M. Walker, nous avons au moins la satisfaction de discuter aujourd'hui de ce budget devant une autorité aérienne responsable que nous avons réclamée depuis plusieurs années. Nous savons, en effet, avec quel esprit d'ardeur au travail et de compréhension M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile s'est attelé à sa tâche.

Nous savons qu'il a approfondi le problème de l'ampleur des besoins et des urgentes nécessités de réalisation de son ministère. Peut-être est-ce déjà à son effort que nous voyons pour la première fois, dans ce budget, réunis à la fois les crédits de fonctionnement et les crédits d'investissements.

Je reprends les chiffres en m'en excusant. Les crédits de fonctionnement s'élèvent à la somme de 15.202.048.000 francs et les crédits d'équipement à 17.020 millions. Nous regrettons qu'une lettre rectificative soit intervenue à la toute dernière heure pour en réduire le total respectivement de 300 et de 750 millions.

Monsieur le ministre, nous voudrions savoir si ces crédits d'investissement vont se rattacher ultérieurement au plan quinquennal dont on a souvent parlé et que nous souhaitons, sans savoir exactement quels crédits seront mis à sa disposition. Nous connaissons bien les besoins de l'aviation civile; nous ne connaissons pas les crédits mis à sa disposition. C'est ce qui constitue un des éléments de notre angoisse.

Comme plan de travail, votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, s'est attachée comme chaque année à l'étude des chapitres les plus importants du budget de l'aviation, constitués par des questions d'infrastructure et de navigation aérienne, par l'activité commerciale de l'aviation civile. Elle s'est penchée sur le problème des constructions aéronautiques françaises dans le secteur de l'aéronautique civile.

Enfin, nous terminerons, par un court chapitre qui est traditionnel, sur l'aviation légère et sportive. Nous étudierons en cours d'exposé le fond des décrets de septembre 1953 qui, faute, le plus souvent, de mesures législatives proposées, mais non sanctionnées par le vote du Parlement, ont vu le jour sous forme de textes réglementaires.

Sur le plan de l'infrastructure, aussi bien dans la métropole que dans l'Union française, nous devons envisager de très grandes améliorations, penser à reconstruire certains aérodromes, certains aéroports devenus vétustes en fonction même de l'évolution continue que subit le matériel volant et de la densité du trafic sur les aérodromes métropolitains.

Nous vous rappelons que la progression du trafic sur les aérodromes métropolitains est de 30 p. 100 par an, mais que ce pourcentage est beaucoup plus accentué sur les territoires de l'Union française et, pour donner une indication sur les nécessités de modifier d'une façon assez continue la valeur de ces terrains, nous nous sommes permis une comparaison assez simple qui consiste à dire qu'à l'heure actuelle nous ne pourrions pas envisager de laisser rouler des trains qui filent à 125 ou 135 kilomètres à l'heure sur des ballasts comparables à ceux qui existaient en 1905 ou 1910 alors que le train le plus rapide, qui était alors le Paris-Calais, réalisait une moyenne de 80 kilomètres à l'heure. Il en est de même pour l'infrastructure aérienne. Elle doit être repensée et modifiée au fur et à mesure des progrès de la technique des appareils.

En ce qui concerne les grands aérodromes, je pense qu'il y a une unicité de pensée, à l'heure actuelle, à savoir que 2.400 mètres sont nécessaires, au minimum, pour ce qui est de la longueur des pistes principales et que le revêtement doit être calculé de telle manière qu'il puisse supporter le poids d'appareils de 50 à 75 tonnes.

Le développement des aérodromes, dans l'Union française, devrait être fonction davantage de la position géographique et de la valeur de leur trafic, plutôt que des ressources financières que certains aérodromes ont la chance de voir mises à leur disposition. L'année dernière, déjà, nous avons rappelé que, dans l'Union française, les aérodromes impériaux, dont l'installation relève des crédits mêmes du ministère et qui sont des aérodromes à grand trafic — je cite des noms: Bangui, Douala, Brazzaville, Fort-Lamy — sont, du point de vue financier, infiniment plus mal dotés que certains aérodromes de territoires qui ont obtenu, grâce aux crédits du fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer, d'assez grandes facilités d'installation.

Nous demandons aussi qu'un effort continu soit fait sur les petits aérodromes de brousse, de façon à permettre une liaison avec les aérodromes de plus grande importance. Ces aérodromes africains — ma documentation est issue du dernier bulletin même de l'aviation civile — ne sont le plus souvent constitués que par des bandes de terre, empierrées ou non. Beaucoup de pistes réalisées par apport de latérite sont résistantes en saison sèche mais deviennent inutilisables en période de pluie.

Suivant les ressources locales, on trouve des pistes en briques à Fort-Lamy, en coquillages enrobés à Saint-Louis-du-Sénégal. Seuls Brazzaville et Dakar présentent des pistes en béton au moins à leurs deux extrémités.

Nous avons souvent déploré l'absence de balisage des aérodromes africains, qui, de ce fait, ne deviennent plus utilisables pendant les heures de nuit.

En Afrique occidentale française, quatre pistes seulement, Dakar, Gao, Lomé et Thiès sont équipées d'un balisage électrique.

En Afrique équatoriale française, seuls Brazzaville, Pointe-Noire et Fort-Lamy jouissent des mêmes avantages, et je voudrais passer sous silence les aérodromes que l'on est obligé de baliser par des moyens vétustes à l'aide de lampes-tempête et à la demande.

Du fait du trafic qui s'intensifie chaque jour en Union française et particulièrement en Afrique, il n'y a qu'un seul moyen de libérer du poids de ces énormes distances le continent africain et de le faire accéder à une économie rentable par l'amélioration de ses relations économiques et humaines et la mise en œuvre de son équipement. Ces commodités aéronautiques, ni le rail ni la route ni la piste ne seraient parvenus à les lui assurer. Or, route, rail et piste sont des éléments d'infrastructure qui, eux aussi, se dégradent, sont sujets à des intempéries. Que demande l'avion ? Une route assez spéciale à son genre de décollage ou d'atterrissage, une route de deux à trois kilomètres de long à l'arrivée et au départ, mais qui permet ensuite de franchir une étape de 2.000 à 2.500 kilomètres, c'est-à-dire que les frais d'infrastructure par rapport au potentiel commercial et de trajet de l'aviation sont très inférieurs à ceux des moyens de transports uniquement terrestres.

Devant ces nécessités, il n'est pas logique de se retrancher derrière l'insuffisance des moyens financiers et de se refuser ainsi à ce qu'exige une exploitation normale dans le cadre de la prudence et de la sécurité indispensables.

Votre commission est d'accord pour dire que, quelle que soit l'autorité, fût-elle ministérielle, à condition d'être responsable dans le plein sens du terme, elle ne peut accepter de couvrir de pareils errements.

Le développement de l'Union française n'a pas seulement pour fondement les bonnes intentions, les institutions politiques, les plans préétablis, mais aussi l'aviation sous condition de lui en donner les moyens.

Les seuls crédits d'entretien ont été amputés cette année de 350 millions : 200 millions de réduction et 150 millions d'autorisations de programme. Les crédits envisagés primitivement pour 1954 étaient de 2.926 millions. Ceux qui nous ont été proposés sont seulement de 2.558 millions, ce qui nécessitera un étalement dans le temps de travaux qui sont cependant reconnus urgents. Vous savez que notre collègue de l'Assemblée nationale M. André Moynet, fort averti des activités aériennes, réclamait comme crédits d'investissements, une somme de 300 milliards. Cette somme n'est pas exagérée si nous prenons certains exemples, notamment celui de l'aérodrome international d'Idlewild qui ressert les relations internationales de New-York et dont l'installation aura coûté 200 milliards. Si l'on ajoute les 100 milliards qui ont été dépensés sur l'aérodrome purement new-yorkais au service domestique de La Guardia, nous arrivons à un chiffre de 300 milliards uniquement pour ces deux grands aérodromes de New-York, alors que nous demandons que la même somme soit distribuée sur l'ensemble de la métropole et du territoire français. C'est dire qu'il y aura, vraisemblablement, encore beaucoup de travail à faire.

A la question de l'infrastructure, nous rattachons le décret du 24 septembre 1953 relatif aux régimes juridiques, administratifs et financiers des aérodromes ouverts à la navigation aérienne. Vous savez que ce texte prévoit une série de mesures destinées à favoriser le développement des aérodromes, tout en cherchant à alléger les charges mêmes de l'Etat. Des collectivités locales, des établissements publics sont, sous réserve d'une convention à signer avec l'Etat, autorisés à construire et à exploiter des aérodromes.

L'Etat peut, d'autre part, apporter à ces installations une aide financière.

Ce décret tend, en outre, à assurer la rentabilité des exploitations par la création de redevances payées par les usagers et dès lors considérées, non comme des taxes de caractère fiscal, mais comme des rémunérations des services rendus dont l'Etat, au moins pour les principales, se réserve de fixer le chiffre ou le taux.

Ainsi les dépenses d'exploitation qui ne sont guère couvertes à plus de 50 p. 100 par les recettes équivalentes — nous vous donnons l'exemple de l'aéroport de Paris qui couvre à 51 p. 100 et celui de l'aéroport de Londres qui couvre à 53 p. 100 — pourront tendre davantage à la rentabilité.

En dehors des dispositions de ce décret, nous insistons sur l'imprudence qu'il y aurait à multiplier ces taxes, sous quelque vocable qu'on les dénomme. Il est classique de rappeler l'exemple de l'aéroport de Washington qui a atteint à une exploitation bénéficiaire, sans doute par l'augmentation continue et, il faut le dire, considérable de son trafic, mais aussi par toutes les initiatives qui se sont manifestées au sein même de cet aérodrome, initiatives qui ont entraîné la création d'un véritable centre commercial fait de restaurants, de magasins, de postes de vente de journaux, de location de taxis et de places de théâtre, etc.

On a l'impression, quant on se déplace au milieu des installations de cet aérodrome, de se trouver dans une véritable ville qui a acquis une sorte d'autonomie. C'est ce qui a fait le succès financier de cet aérodrome. L'exemple peut être suivi en France.

Enfin, il serait désolant que, sous prétexte d'assurer certaines facilités à certaines compagnies et d'en diminuer la possibilité à d'autres, les aéroports ne soient pas munis de certaines facilités, sous forme de hangars, de magasins de matériels, qui pourraient être loués à des compagnies privées, soit pour l'entretien et la visite de leurs appareils, soit pour le stockage de leurs pièces de rechange.

Nous avons entendu parler d'appareils de compagnies privées sur lesquels on était obligé de travailler en plein hiver par le vent et par le froid, sans qu'il soit possible d'abriter ces appareils. Je vous laisse à penser ce que peut être la rentabilité de ce travail et ce que peut parfois en être la sécurité.

Les aires de nos aéroports de Paris sont assez grandes pour qu'il soit possible d'améliorer la situation financière des aéroports en leur permettant de louer ces hangars et ces magasins à des compagnies d'aviation privées qui ne demandent pas mieux que d'en devenir bénéficiaires.

Je voudrais résumer le chapitre ayant trait à la navigation aérienne. Vous savez tous que, pour aider les avions au cours de croisières et en dehors de leurs approches, des moyens fort nombreux et divers sont mis à leur disposition. On a dit qu'il s'agissait d'échantillonnage et non de méthode, qu'il s'agissait de l'application de conceptions variables. Je crois que nous ne sommes pas encore arrivés, dans l'état actuel de la technique, à un procédé qui soit rigoureusement parfait et, en attendant la venue de ce procédé, les techniciens, les inventeurs, les pays mêmes tendent à se rattacher à tel ou tel système, et à le défendre. C'est ce qui détermine la multiplicité des aides-radios mis à la disposition des équipages.

Une question d'actualité peut être soulevée dans ce rapport, c'est l'installation, depuis le 24 octobre 1953, de la chaîne Decca qui couvre d'un système de navigation à type hyperbolique l'ensemble du territoire métropolitain. Vous savez que ce système est d'origine britannique. Cette chaîne Decca n'est pas à proprement parler une nouveauté, puisqu'elle a servi pendant la dernière guerre à guider à travers les chenaux minés les bateaux qui tentaient d'atteindre la côte.

Il a été dit de cette chaîne qu'elle avait au moins deux avantages : d'une part la légèreté d'installation d'appareils récepteurs à bord de l'avion ; d'autre part la grande facilité d'interprétation, surtout si on adjoint au système Decca l'appareil enregistreur à bord de l'avion, appareil enregistreur qui indique graphiquement à tout moment sur des cartes spéciales le point exact où se trouve l'appareil. C'est une formule qui rappelle un peu le « mouchard » de la bande Flamand des locomotives.

Peut-être cette sorte — je n'ose dire d'esclavage — d'obligation faite au corps navigant l'a un peu mis de mauvaise humeur vis-à-vis de ce système. Mais j'en ai trouvé une justification dans un article récent du *Monde*, signé de M. Jean Planchais, qui dit bien exactement ce que nous pensons, à savoir que le métier de pilote perdra peut-être un peu de son panache, mais que le pilote est de plus en plus un ingénieur qui consulte des courants et manipule des manettes. Sa responsabilité n'en est pas moins lourde et la somme de connaissances qu'on exige de lui s'accroît constamment.

L'aviation n'est plus un sport, mais un mode de locomotion, dont l'usage s'étend chaque jour. L'individualisme y perd et

le romantisme de l'âge des pionniers, mais la sécurité et le progrès des ailes exigent qu'après l'ère des archanges vienne celle des ingénieurs.

La chaîne mise en place sur le territoire complète du reste le dispositif européen déjà actuellement en service en Grande-Bretagne, au Danemark et en Allemagne occidentale. Vous avez donc là, pour toute une partie du continent européen, un système homogène.

Si une certaine opposition s'est fait jour entre les services des bases, favorables à cette nouvelle installation, et les utilisateurs (compagnies ou navigants) moins enthousiastes, nous espérons que l'expérience tranchera en faveur de cette nouvelle méthode, sous réserve que les appareils commerciaux, au moins ceux-là qui font habituellement un service européen (Viscount), soient munis des appareils de bord enregistreurs des données de la chaîne Decca.

Toute autre disposition serait d'un inqualifiable désordre.

Il convient aussi de multiplier les radio-phares à grande puissance comparables aux grands phares côtiers de la navigation maritime, ainsi que les radio-phares d'approche et les balises axiales pour les prises de terrain. Il faut multiplier également, le plus possible, les tours de contrôle munies de radars. A ce sujet, nous rappellerons quelle est la qualité et la responsabilité des contrôleurs de vol au sol. Nous avons attiré l'année dernière l'attention ministérielle sur la disparité entre les traitements perçus et les responsabilités encourues par ce personnel. M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile et commerciale a, par l'apport de 50 millions, contribué à l'amélioration de ces traitements, mais ceci reste insuffisant surtout quand il s'agit d'un personnel travaillant dans l'Union française, qui a de grosses difficultés de logement et doit y consacrer une part importante de son salaire.

Je passerai très brièvement sur la météorologie. Vous savez qu'elle a donné lieu au cours de la discussion devant l'Assemblée nationale à des observations fort justifiées.

La diminution des crédits affectée au chapitre 34-12 (matériel) par une lettre rectificative soumise en dernière heure à l'Assemblée nationale dans des conditions de temps qui ne permirent ni à la commission des finances, ni à celle des moyens de communication, de l'étudier, a donné lieu, de la part de M. Guy La Chambre, rapporteur, comme de divers orateurs, aux observations les plus justifiées sur la forme et sur le fond.

Le crédit initial de 624.909.000 francs a été ramené en dernière heure à 573.913.000 francs, et, d'après les renseignements que nous avons pu recueillir, il semble que le budget minimum aurait pu atteindre un chiffre se situant autour de 850 millions.

Ainsi, les programmes établis par la météorologie ne pourront, par suite des insuffisances budgétaires, recevoir en 1954, comme du reste en 1953, une exécution suffisante.

Nous avons, dans notre rapport, rappelé l'essentiel de ces besoins. Nous n'y revenons pas dans ces explications orales.

Au problème de la météorologie se trouve lié un autre assez nouveau, celui des frégates de l'Atlantique Nord. Vous savez que l'Atlantique Nord était jalonné par onze points sur lesquels se trouvaient des bateaux météorologiques qui relevaient pour six d'entre eux des Etats-Unis, pour deux de la Grande-Bretagne, pour un respectivement de la France, de la Suède et des Pays-Bas. La France assurait la couverture d'une seule station, dite point K. Les Américains ont déclaré qu'ils se retireraient de l'accord de l'O. A. C. I. à dater du 30 juin 1954, sans faire connaître leur accord pour la période ultérieure. Il semble difficile d'envisager la complète disparition de ces frégates.

Arguant des dispositions américaines et de l'inconnu devant lequel nous sommes à partir du 1^{er} juillet 1954, notre budget de l'aviation civile et commerciale n'a pas prévu de crédits pour le deuxième semestre 1954. Vous trouverez au chapitre 34-53 (armement et fonctionnement des navires-météo stationnaires) 145 millions de francs, répondant aux frais du premier semestre.

L'Assemblée nationale a très justement demandé la disjonction de ce chapitre, car il s'agit d'une présentation budgétaire défectueuse. Il semble impossible, malgré la décision américaine, d'admettre que ces navires-météo soient purement et simplement supprimés. Mon rapport fait état des prévisions d'avenir quant au rétablissement de ces frégates. Je passe sur ces détails.

Nous arrivons maintenant à la vie d'Air France et des compagnies privées.

Cette année, Air France s'est efforcée d'atteindre un peu son autonomie financière. Nous l'avons toujours encouragé

dans cette voie et elle a en exemple la plupart des grandes compagnies aériennes européennes, qui sont déjà parvenues à établir un bilan bénéficiaire.

La K. L. M. accuse, en 1952, 550 millions de francs de bénéfice, soit 2,2 p. 100 de son chiffre d'affaires.

La Swissair présente un bénéfice de 61 millions de francs.

La S. A. S. a réalisé un bénéfice égal à 9 p. 100 du montant des recettes de la compagnie et l'a entièrement affecté aux amortissements normaux et spéciaux, parvenant à une autonomie financière complète.

Imitant cet exemple, Air France parviendra, à retardement, à l'application de l'article 12 de la loi du 16 juin 1947, aux termes duquel elle devait tendre à subvenir à tous ses besoins sans l'aide de l'Etat.

Nous rappelons que le réseau d'Air France s'étend sur une longueur de 200.000 kilomètres et que son chiffre d'affaires pour 1951 atteignait 32.500 millions, et 35 milliards pour 1952.

Le pourcentage d'augmentation calculé sur les huit premiers mois de l'exercice de 1953 a été de 31 p. 100 pour les passagers, de 4 p. 100 pour le transport du fret et de la poste, avec des coefficients de remplissage de 68 p. 100 pour le kilomètre passagers, de 71 p. 100 pour les tonnes kilométriques.

L'augmentation importante du transport des passagers est due, pour la plus grande part, à l'utilisation en classe touriste des « Constellation » sur l'Atlantique Nord. Cette transformation a donné 43 p. 100 d'augmentation, sans, pour autant, se répercuter sur les bénéfices, par suite de la réduction très notable des prix en classe touriste sur l'Atlantique-Nord — c'est une économie de 100.000 francs que réalise le voyageur pour une traversée — et, en même temps, des hausses importantes sur certains matériels ou certains chapitres des dépenses de la compagnie.

Le programme de développement de la flotte d'Air France pour les années 1953-1954 prévoyait l'achat de trente-sept appareils. Ce programme n'a été réalisé que partiellement. Je vous donne, dans mon rapport, le détail des achats de la flotte d'Air France au 1^{er} octobre 1953 et de ce qu'Air France attend des premiers mois de 1954. Je ne veux pas alourdir ma présence à la tribune par cette lecture.

Je signale tout de même que, sur le plan des ventes, seuls les *Langue doc* ont été entièrement retirés du service. Ils étaient au nombre de quinze. Neuf ont été vendus à l'Espagne et à Air Liban, deux en location, un à Air Vietnam; quatre ont été mis au service du S. I. E. T. Si l'on peut louer Air France d'avoir, à l'aide de dispositions financières dont elle est seule à avoir le privilège, acquis un matériel hautement compétitif, il reste que, sans doute dans un but concurrentiel vis-à-vis des compagnies privées, elle a contrevenu aux conseils qui lui ont été maintes fois donnés de vendre en temps utile et à des prix intéressants ces appareils partiellement démodés.

En ne suivant pas ces injonctions, Air France dispose de 82.000 tonnes excédentaires grâce auxquelles elle peut espérer atteindre à un monopole qui ne lui a été attribué ni dans les textes législatifs, ni, jusqu'à présent, dans les faits. Ces 82.000 tonnes excédentaires représentent un écrasant potentiel dont Air France peut faire porter tout le poids sur les lignes de l'Union française.

Nous rappelons que cette flotte n'a pu être acquise par Air France que grâce à l'effort financier important de la nation, aux facilités financières dont elle a bénéficié, facilités qui s'élevaient à un total de 56 milliards, dont 15 à 17 pour le seul matériel volant.

Nous vous rappelons l'activité d'Air France en ce qui concerne les inaugurations de lignes « longs courriers ». Cette année, Air France a inauguré les lignes Paris-Tokio, Paris-Téhéran, Paris-Antilles-Bogota, Paris-Montréal-Chicago et, sur l'Europe, elle a ouvert et fait entrer en service de nouvelles lignes Paris-Stuttgart-Nuremberg et Paris-Cologne.

Votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme s'est intéressée également — je m'excuse d'apporter des redites à cette tribune après l'exposé de M. Walker — au problème du financement et de l'exploitation des « Bréguet ». L'achat des « Bréguet 763 » par la compagnie Air France ne s'est pas fait sans réticence, vous vous en souvenez. Cet achat a dû s'accompagner d'un aménagement financier mettant à la charge de l'Etat la différence entre le coût réel d'un appareil Bréguet et le prix commercial d'un appareil de classe avoisinante.

Il apparaît actuellement qu'un « Deux-Ponts », rechange comprise, avoisine le prix de 750 millions, alors que le prix d'un Constellation est d'environ 340 millions, celui d'un Super-Constellation de 540 millions et celui d'un D. C. 6-B de 400 millions.

Vous savez qu'Air France règlera les « Bréguet Deux-Ponts » à leur coût réel, mais que, pendant quinze ans, l'Etat s'est engagé à rembourser à la compagnie Air France la différence entre le prix réel de l'appareil et le prix moyen des appareils concurrentiels. Cette différence est d'environ 40 p. 100.

Par contre, Air France avait, je crois — c'est une précision que nous nous permettrons de demander à M. le ministre — renoncé à la convention qui avait amené l'Etat à lui verser en sus une somme de 104 millions au cours de la phase d'expérimentation de ces appareils.

Or, l'exploitation des « Bréguet 763 » se solde, pour l'été dernier, sur la Méditerranée et depuis leur mise en service, par un déficit de 350 millions. Seul juillet 1953 a été un mois rentable. C'est d'ailleurs un mois de pointe, vous le savez, qui correspond au coefficient de remplissage maximum, soit 90 p. 100.

Devant ce résultat d'exploitation, Air France, qui avait théoriquement renoncé à se prévaloir de la convention du 27 juillet 1951 lui assurant une garantie personnelle d'exploitation au cours de la phase d'expérimentation, songerait à en réclamer le bénéfice. Mais comme M. Guy La Chambre l'a fait remarquer dans son rapport devant l'Assemblée nationale, la loi du 31 décembre 1951 stipule qu'à partir du 1^{er} janvier 1952, aucune subvention ne peut être accordée sur les lignes exploitées par Air France lors que cette compagnie est en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien. Et c'est bien l'état de fait que l'on constate sur les lignes de la Méditerranée.

Enfin, le Bréguet-Deux-Ponts, s'il apparaît d'un entretien plus compliqué que le D. C. 4, est, en fin de compte, un assez bon appareil, justement apprécié par la clientèle. Lorsqu'une discussion s'est ouverte, à l'Assemblée nationale, sur le chapitre relatif au financement du Bréguet et aux subventions pour l'achat du matériel aéronautique, comportant une autorisation de programme de 2.204 millions et des crédits de paiement pour une valeur de 1.639 millions, la commission des finances de l'Assemblée a effectué sur les crédits de paiement un abattement de 10 millions afin d'obtenir des éclaircissements sur la subvention allouée à la société Bréguet pour la fabrication du cargo 761 et des appareils « Deux-Ponts ». Les éclaircissements que, en demandant leur confirmation par M. le ministre, je peux vous donner, se résument de la façon suivante :

Le crédit de 2.204 millions se répartit ainsi : 200 millions représentant 40 p. 100 du remboursement de l'Etat à la société Air France; 530 millions dus directement à la société Bréguet pour payer des modifications onéreuses réclamées par Air France en cours de construction des appareils — vous savez que, pour construire un appareil aussi bon marché que possible, il faut d'emblée un plan nettement établi et ne pas avoir à le modifier en cours de construction; or l'achèvement de la construction du « Bréguet deux-ponts » a été continuellement retardé par des modifications intervenues en cours de montage; enfin 1.474 millions représentent des avances accordées par la caisse des marchés à la société Bréguet, avances pour le remboursement desquelles il est demandé à l'Etat de se substituer au constructeur.

Dans l'état actuel des choses, il est difficile de considérer cette dernière somme autrement que comme une subvention aux constructions françaises, subvention qui, dans le cas présent, correspond au moins à une production tangible et efficace.

La caisse des marchés avait, en outre, avancé à la société Bréguet 780 millions de francs pour la construction d'un cargo 761 qui n'est pas le « deux-ponts ». Cet avion a été construit à trois exemplaires qui, après certains essais actuellement en cours, vont être achetés par une ligne anglaise, la « City Silver Air », pour le transport d'automobiles entre la Grande-Bretagne et le Touquet. Si ces appareils sont acquis, la société Bréguet sera alors à même de rembourser la caisse des marchés.

Le décret du 30 septembre 1953 relatif à la subvention d'Air France substitue à la subvention globale accordée précédemment la notion de contrats particuliers qui doivent assurer un équilibre d'exploitation sur certaines lignes imposées à Air France dans un but d'intérêt général, mais financièrement déficitaire.

Ces contrats n'étant pas encore passés — et nous souhaitons que les lignes déficitaires dites « d'intérêt général » ne soient ni trop nombreuses, ni trop recherchées par la compagnie, car le déficit finit toujours par se répercuter sur l'intérêt général — il a été alloué pour 1954 à Air France un crédit de 1 milliard 504 millions qui ressemble essentiellement à l'habituelle subvention, subvention cependant en diminution et qui ne contentera sans doute pas Air France, puisque, d'après ses prévisions, elle se trouvera en face d'un déficit d'exploitation estimé, pour 1953, entre 2.200 millions et 2.800 millions.

L'importance de ce déficit est dû d'abord aux grèves du mois d'août, correspondant à un milliard de perte, sensible, surtout,

sur le réseau international; ensuite au retard de livraison des appareils Super-Constellation, Comet, Viscount, dont la mise en service avait été espérée pour la saison touristique de 1953 et qui n'ont été livrés qu'ultérieurement.

Compte tenu du développement rapide du transport aérien, Air France s'est refusée à admettre le reproche qui lui a été fait de tendre à un super équipement. En se basant sur la valeur des investissements qui lui ont été consentis par le pays, elle considère que toute limitation de son activité met en danger sa rentabilité, au reste demeurée toujours partielle, parce qu'elle ne lui permet pas d'étaler ses dépenses sur une masse suffisamment importante.

Cette tendance au gigantisme finit par rendre malaisée l'exploitation, la rentabilité et les rapports mêmes des divers éléments de la société dans un genre d'activité à la fois si neuf, si rapide, si subtil, dans ses modes d'adaptation et d'extension.

Quelle que soit la qualité des dirigeants d'Air France, quelles que soient les facilités financières dont jouit cette compagnie, ses meilleures chances d'atteindre la rentabilité réside dans l'observation de conceptions qui demeurent à l'échelle humaine avec l'installation ou le maintien d'un climat de coopération entre les divers éléments actifs et indispensables à la vie de cette société, climat qui, soit dit sans pessimisme, semble, à l'observation de certaines divergences, lui échapper.

Taire certaines oppositions existant entre le personnel navigant et la direction générale d'Air France et qui risquent d'aboutir à un conflit aigu, serait moins valable et moins efficace que de vous demander, monsieur le ministre, après étude et réflexion, d'arbitrer de toute la valeur de votre autorité ces conflits. La régularité des services de notre compagnie nationale, comme certains facteurs indispensables de sécurité, peuvent en dépendre.

Les compagnies privées assurent, vous le savez, 30 p. 100 du trafic aérien. Elles étaient quarante en 1946, elles ne sont plus que cinq. C'est vous dire leurs difficultés d'existence, et cependant toutes ces compagnies avaient tracé, au début de l'aviation marchande, vers de multiples territoires de l'Union française, des lignes nouvelles et même des lignes long courrier, telles que celles installées vers Dakar et Madagascar. Elles avaient créé ainsi les premières voies d'utilisation rentable. Elles en ont pris à la fois l'initiative et le risque dans des conditions d'autant plus courageuses qu'elles vivaient sous le régime de l'autorisation précaire et révocable.

Le décret du 26 septembre 1953 a modifié cette condition de précarité et de révocabilité, et à défaut d'un texte législatif sur la coordination des transports aériens, il tend à régler au moins d'une façon provisoire le statut des sociétés privées et leur rapport concurrentiel avec Air France.

Il accorde aux compagnies privées un agrément qui n'est plus révocable à la condition qu'elles soumettent à l'approbation ministérielle tout achat de matériel volant, ainsi que leur programme d'exploitation.

M. André Morice, sous réserve de certaines concentrations de moyens, avait assuré les compagnies privées qu'il les autoriserait à acheter du matériel venant, soit d'Air France, soit de compagnies étrangères et même des matériels neufs étrangers et qu'une répartition du trafic serait assurée en concurrence et en potentiel sur les lignes de l'Union française.

Pour répondre à ces conseils, nous avons vu quatre compagnies se grouper. Air Atlas et Air Maroc se sont groupés en une seule compagnie, dite compagnie chérifienne des transports aériens (Métropole, Maroc, Suisse, Italie) tandis que Air Alger et Air Transport ont formé la compagnie générale de transports aériens Air Algérie (Métropole, Algérie).

La répartition du trafic des compagnies privées entre la métropole et l'Afrique du Nord devait théoriquement laisser à celles-ci 42 p. 100 du trafic général, mais on vit alors apparaître sur la Méditerranée des Bréguet deux ponts qui par l'importance de leur capacité (107 passagers et 3.250 kg de bagages pour une étape de 2.300 kilomètres) « épongeaient » la clientèle normale, celle du moins qui ne réclame pas des installations plus confortables, comme le fait la clientèle internationale (plus grande rapidité, meilleur confort, pressurisation des cabines).

Malgré l'importance des moyens acquis par des compagnies privées, Air France avec ses 82.000 tonnes excédentaires crée un état de déséquilibre qui lui permet de mener une politique tendant à la disparition des lignes privées et à l'installation d'un monopole de fait. Or, dans l'état actuel du transport aérien, gigantisme et monopole ne sont souhaitables ni pour le développement général du trafic, ni pour la commodité des usagers, ni, pour l'ingéniosité à apporter par l'effort et l'initiative à la création de lignes nouvelles.

La sincérité et l'efficacité d'une saine concurrence profitable aux usagers comme à l'intérêt général ne seront, en fait, établies que lorsque la Compagnie nationale, au même titre que les compagnies privées, couvrira réellement par ses recettes ses dépenses et ses charges. Il restera seulement à tenir compte du déficit réel subi sur certaines lignes que l'Etat obligerait Air France à créer ou à maintenir, dans l'intérêt du prestige national.

Cette dernière disposition pourrait même ne pas être considérée comme valable si une société privée s'engageait avec un matériel de qualité et de classe internationale à effectuer la même activité, sans solliciter une subvention à laquelle elle n'aurait du reste pas droit.

Peut-être serait-il bon de rappeler, à propos de la coordination en général, que les compagnies de navigations maritimes subventionnées sont tout à fait libres de coopérer à des activités aériennes sous la condition essentielle que ce ne soit pas sur le montant de leurs subventions qu'elles tirent les capitaux nécessaires à l'extrapolation de leur activité de base.

Le rapport fait état des diverses compagnies et de leur matériel. Je passe sur ce sujet. Vous verrez, à la lecture de mon rapport, que ce matériel présente maintenant une valeur hautement compétitive dont les compagnies ont fait l'effort en s'obligeant à des difficultés financières louables et sans aucune aide de l'Etat.

Ari France se dit menacée par la valeur de ces flottes mises en service sur l'Union française, c'est-à-dire sur la partie la plus rentable du trafic aérien; menacée aussi par les tarifs inférieurs que feraient les compagnies privées, encore que le décret de septembre 1953 sur la coordination amène l'obligation d'une homologation des tarifs.

Il n'empêche, et nous le répétons, qu'Air France, par l'importance de sa flotte et la mise en service sur l'Union française d'un excellent matériel de long courrier, reste maîtresse d'une concurrence qui risquerait, en dehors d'une coordination nécessaire et indispensable, de submerger les activités aériennes privées.

La coordination par décret ou par texte législatif risque de gêner notre lettre morte si l'autorité supérieure du ministre ne s'impose pas. La non-coordination ne relève que de la faiblesse du pouvoir central et le constater, c'est faire l'aveu de cette faiblesse.

Pouvons-nous rappeler qu'aux Etats-Unis, la propre intervention du président Eisenhower s'est fait jour dans le domaine de la coordination aérienne ?

Cette coordination doit organiser l'harmonie du trafic aérien en général, en évitant l'engorgement du monopole ou de l'absolue certitude de l'exploitation de telle ou telle ligne. Elle doit surtout éviter qu'une concurrence excessive devienne facteur de déséquilibre et plus particulièrement d'insécurité.

Sur ce point, nous voudrions faire état des observations qui ont été fournies par un certain nombre de nos collègues de cette Assemblée, même ceux qui n'appartiennent pas à notre commission, sur le désavantage qu'il y a à imposer des horaires trop serrés au matériel et aux équipages. Je parle en particulier d'Air France, ce qui l'entraîne à des retards si importants qu'ils apparaissent parfois comme ayant un caractère de désordre. Il ne faut pas vouloir trop accélérer la rotation des appareils ou serrer les horaires si l'on veut maintenir une exploitation régulière.

Nous ne voudrions pas clore ce chapitre des activités aériennes sans demander à M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile de porter son attention et beaucoup d'intérêt à l'ouverture souhaitable et inévitable d'un réseau de lignes intérieures métropolitaines. Quelles que soient les oppositions qui puissent se faire jour à cet égard, de la part du rail notamment, il est dans la logique et dans la ligne évolutive des moyens de transports de les voir naître.

Au delà des distances de 400 à 500 kilomètres, ces transports métropolitains apporteront de nouvelles et considérables possibilités à l'activité aérienne sous condition qu'ils soient rendus possibles par une détaxation de l'essence qui, seule, permettra des tarifs concurrentiels.

Se refuser à cette innovation serait faire preuve d'une obstination stupide et la réalité forcera bien les plus obstinés à s'en rendre compte. L'on peut ajouter que ces services métropolitains — sous cette réserve — seraient rentables. Nous n'en voulons pour preuve que l'exemple du trafic interne en Grande-Bretagne. Un autre exemple nous vient des territoires d'outre-mer où les lignes intérieures de Madagascar « bouciant » depuis deux ans leur propre budget.

Dans un ordre d'idées assez semblable, nous rappelons que les îles sur l'ensemble du littoral atlantique — qui, de l'île de Sein à l'île d'Oléron, représentent une population de

plus de 40.000 habitants — ne sont reliées au continent que par des moyens maritimes assez précaires. Or, chaque année, sur le plan médical, nous avons connaissance de récits dramatiques de cas d'urgence concernant des malades qui n'ont pu être transportés à temps. Avec des appareils du type *Broussard*, dont je parlerai tout à l'heure, qui seraient mis à la disposition des clubs de Rennes, Nantes et Bordeaux, toutes ces îles pourraient être reliées en moins d'une heure au continent. Des pistes seraient établies dans un seul sens, celui des vents dominants, et une longueur de 400 à 500 mètres suffirait pour l'atterrissage et le décollage dans les îles. Les frais ne seraient pas très élevés et, sur le plan de la santé publique, une grosse amélioration serait apportée aux relations côtières.

La construction française, malgré nos regrets, ne peut pas encore répondre aux besoins des lignes aériennes et constituer un matériel volant de nature à supporter la concurrence internationale. Pour ce qui est des lignes au long-cours, nous serons, probablement pendant plusieurs années encore, tributaires de la construction américaine et britannique. Nous le déplorons, mais il faut bien reconnaître que les utilisateurs français sont dans l'obligation d'assurer la rentabilité de leurs activités et qu'elles doivent pour cela disposer d'un parc égal en quantité et qualité à ceux des compagnies étrangères.

Nous nous permettrons de rappeler que pour atteindre l'objectif souhaité, c'est-à-dire voir la construction française prendre rang sur le marché non seulement français mais européen, certaines dispositions essentielles sont à respecter. La première est que le client et le constructeur travaillent en complète coopération, depuis les premiers plans d'établissement d'un avion réclamés par les utilisateurs jusqu'à tous les stades de la construction de l'appareil. La deuxième est que des retards et des dépenses considérables ne s'installent pas du fait de multiples modifications demandées par les utilisateurs au cours de la construction. La troisième est que des séries comprenant au moins une centaine d'appareils du même type puissent trouver preneur, soit dans la clientèle française, soit dans la clientèle étrangère, afin d'alléger le prix de revient de chaque appareil. Enfin — c'est un des éléments essentiels — ne doivent pas être perdues de vue les qualités de rentabilité commerciale des appareils sortant de nos usines.

Nous rappelons, à ce propos, que les meilleurs avions commerciaux de construction française produits depuis la guerre n'ont pas atteint cette qualité de rentabilité et nous en prenons pour exemple les *Languedoc*, les *Armagnac*, les *SO-30 P*.

Nous renouvelons notre espoir de voir, dans un délai de deux ans, sortir les *Hurel-Dubois* — Air France a commandé vingt-cinq de ces appareils — les *S. E. 2010* bi-réacteurs de la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est, ainsi que le petit appareil dont j'ai parlé tout à l'heure, le *Max-Holste*, dit « *Broussard* », qui pourrait rendre dans les territoires d'outre-mer des services considérables.

Enfin, nous souhaitons que les constructions aéronautiques françaises, au même titre que les constructions navales, soient aidées, encouragées par les pouvoirs publics, notamment par une législation du type « loi Defferre ». A cet effet, nous aurions souhaité que les crédits inscrits au chapitre 53-21 pour la participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'étude de prototypes et de premier établissement soient réservés à la seule aviation civile avec l'espoir de la voir se libérer d'un organisme qui, par les exigences imposées, n'a guère contribué, c'est le moins qu'on puisse dire, à faciliter l'éclosion d'appareils civils français.

Aucun autre pays effectuant des constructions aéronautiques n'est sujet à des exigences techniques semblables. Si éminente que soit la valeur individuelle des techniciens de la direction technique industrielle, il faut dire qu'ils ont imposé une tutelle insupportable à la création aéronautique civile. L'évolution rapide du matériel dont cette activité est l'objet oblige à transiger, en effet, avec les normes et les impératifs d'hier qui, demain, seront sans valeur.

Il faut faire fi des organismes d'Etat trop rigides, trop enroulés dans le formalisme en face d'une technique en continue évolution.

Je voudrais finir par l'aviation légère et sportive. Vous savez que chaque année nous demandons qu'un effort soit fait en faveur des aéro-clubs. Le développement indispensable de cette activité si nécessaire à l'enthousiasme et à l'éducation aéronautique des jeunes, à quelque milieu qu'ils appartiennent, s'est toujours heurté à l'opposition du ministre des finances, seul habilité à autoriser la détaxation de l'essence. Aussi longtemps que les aéro-clubs régleront le carburant au prix de 72 francs le litre, l'aviation légère et sportive demeurera dans les limbes.

Nous ne considérons pas comme sans importance les facilités accordées en 1953 par M. André Morice à certains aéro-clubs, encore que leur classement ait donné lieu à quelques injus-

tices qui mériteraient d'être révisées. Ces facilités comportent des primes à l'heure de vol aux élèves de moins de vingt et un ans, primes qui ne dépassent pas 2.000 francs, alors que le prix de revient est de 6 à 7.000 francs.

Si le crédit pour l'achat d'appareils par les aéro-clubs a été, cette année, porté de 30 à 50 millions, augmentation que M. le secrétaire d'Etat aux finances a déclarée « considérable », ce crédit demeure insuffisant pour donner un nouvel essor à l'aviation légère et sportive, pour laisser l'espoir de voir s'intensifier la construction d'appareils d'écoles dont M. Couston rappelait l'autre jour à l'Assemblée nationale les excellentes qualités.

La formation des pilotes dits de tourisme, au sein des aéro-clubs, a toujours été la moins coûteuse des diverses formes d'accès au pilotage.

Elle permettait, dès les prémisses, d'encourager les meilleurs sujets vers les carrières aéronautiques auxquelles ils accédaient déjà dégressifs. L'activité locale des aéro-clubs préparait et déclenchait de nouvelles vocations par l'exemple. Je citerai celui des modèles réduits qui enthousiasmaient beaucoup les tout jeunes.

Nous ne rappellerons pas comment l'Allemagne, entre 1933 et 1939 a su s'assurer un aussi grand nombre de jeunes pilotes. Pour les seules œuvres de paix qu'elle souhaite et en dehors de tout luxe ou gaspillage, la France ou son Gouvernement se ferment par aveuglement les ressources que lui assureraient les pépinières de jeunes pilotes que forment les aéro-clubs.

Et que dire de l'aviation privée qui permettrait à beaucoup de pilotes confirmés de s'entraîner à moindres frais pour l'Etat ? Elle est pratiquement enterrée depuis de longues années. Surgirait-elle de son tombeau qu'à peine ayant pris son essor elle tomberait, comme l'imprudent Icare, non sous les ardeurs du soleil, mais sous les coups des soupçonneux inspecteurs des contributions directes.

Le projet d'une réforme fiscale, ou soi-disant telle, ne peut que confirmer nos appréhensions.

Sous ces réserves, qui sont de véritables réserves, et compte tenu des amendements qui pourront être présentés en séance, votre commission des moyens de communications vous propose d'adopter le projet de loi qui vous est soumis. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Pellenc.

M. Pellenc. Mes chers collègues, nos rapporteurs MM. Walker et Dubois ont examiné les problèmes de l'aviation civile de façon si complète et si approfondie que vouloir aborder cette même question ne pourrait qu'aboutir à répéter, d'une manière infiniment moins heureuse qu'eux-mêmes, tout ce qu'ils ont dit sur ce sujet.

Si je me permets cette courte intervention dans le budget de l'aéronautique civile, c'est parce que je suis rapporteur du budget de l'aviation militaire et qu'un certain nombre de points communs et de liens rattachent ces deux activités.

Je voudrais tout d'abord, puisque j'ai été, paraît-il, un censeur parfois sévère des faiblesses de notre aviation et de notre construction aéronautique, porter aujourd'hui témoignage que, depuis le moment où, en 1947, notre ami M. Maroselli a imprimé à l'industrie aéronautique une orientation nouvelle, les efforts accomplis dans ce domaine n'ont pas été vains et commencent aujourd'hui à porter leurs fruits. Nos ingénieurs, nos techniciens ont travaillé avec opiniâtreté et ont construit un certain nombre d'appareils qui peuvent être comparés avec les meilleurs appareils construits à l'étranger. Dans le domaine des études, des recherches et des réalisations de prototypes, ils ont même abouti à un certain nombre de réalisations qui, à condition qu'on sache pousser avec toute l'activité désirable la mise au point de ces dispositifs, peuvent nous donner une certaine avance sur les réalisations étrangères.

Certes, je ne veux pas m'étendre sur ce point. J'aurai l'occasion d'y revenir à loisir lors de la présentation du rapport sur le budget de l'aéronautique militaire. Je voudrais cependant signaler que, à côté des appareils militaires, tels que le *Fouga 170*, le *Mystère Marcel Dassault*, le palmarès des nouvelles réalisations aéronautiques s'enrichit, dans le domaine plus particulier de l'aéronautique civile, de l'appareil *Bréguet deux ponts*, appareil moyen courrier qui, pour les distances de 1.500 à 2.000 kilomètres, apparaît comme l'un des appareils les plus rentables commercialement; du cargo *Nord 2.500*, qui se trouve particulièrement adapté pour assurer des liaisons de la nature de celles auxquelles il faut procéder en Afrique et en Amérique du Sud et qui possède un dispositif très avantageux pour le chargement et le déchargement rapide; enfin de l'appareil *Hurel-Dubois* qui, grâce à un profil allongé de ses ailes et indépendamment de ses autres qualités, a celle de se distin-

guer parmi tous ses concurrents mondiaux comme étant l'appareil capable de transporter le plus fort tonnage avec le plus petit nombre de chevaux.

Je dois vous signaler — rejoignant ici ce que disait tout à l'heure notre ami M. Dubois — que pour sa réalisation, il a fallu vaincre d'abord une certaine indifférence de la part de services techniques puis une certaine apathie, je dirai même à un certain moment des hésitations. Cet avion, qu'on s'accorde maintenant à considérer comme de très grand avenir, n'a en définitive dû de voir le jour qu'à la ténacité méritoire manifestée par nos collègues au sein de cette Assemblée; c'est donc en partie à notre attitude que cet appareil, après trois ans de ces hésitations, a pu prendre l'air.

Mes chers collègues, une intervention à cette tribune, surtout à cette heure et après celles des rapporteurs très compétents que nous venons d'entendre, ne se justifie que si elle tend à appeler l'attention sur un certain nombre de problèmes particuliers et d'en faciliter la solution. C'est donc à cette fin précise que j'ai pris la parole et que, me limitant volontairement, je vais aborder devant vous et devant le secrétaire d'Etat responsable deux questions seulement, sur lesquelles je demanderais à M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile — de la même façon que je l'ai demandé d'ailleurs au secrétaire d'Etat à l'air qui m'a donné son accord — de prendre nettement position.

La première de ces questions se réfère au domaine de l'hélicoptère, auquel faisais tout à l'heure allusion, fort justement, notre collègue M. Dubois. Vous savez toutes les sujétions que comporte, pour les liaisons aériennes, l'obligation de se rendre à un aérodrome qui est généralement éloigné, et de la localité de départ, et de la localité d'arrivée. Lorsqu'il s'agit de longs voyages, cela n'a que relativement peu d'importance, mais lorsqu'il s'agit de voyages à courtes ou moyennes distances, alors, cela a une importance considérable, une importance dont on ne se doute pas, mais dont vous allez vous rendre compte par les chiffres que je vais vous donner.

Par exemple, pour aller du centre de Paris au centre de Londres, et bien que la vitesse des avions utilisés soit passée de 280 kilomètres-heure en 1939 à 460 kilomètres-heure en 1953, la durée effective du parcours, loin de diminuer, est passée de 2 heures 50 à 4 heures 25. Pourquoi ? A cause des temps morts qui se sont allongés aux deux extrémités.

C'est donc dire, mes chers collègues, que la technique de l'utilisation de l'avion pour des liaisons de cette nature correspond à une formule dont le plafond a été atteint, et qu'il faut recourir résolument à une autre formule.

Or, au cours de ces dernières années, grâce à des travaux qui ont été poussés d'une manière très active au sein de nos sociétés aéronautiques, qu'elles soient d'Etat ou privées, l'hélicoptère vient de faire un progrès décisif, en s'assimilant la technique de la réaction, qui a déjà bouleversé la conception des avions. Cette technique permet la suppression d'engrenages mécaniques lourds, fragiles, coûteux, et l'utilisation d'une thermo-propulsion pour ces appareils va permettre maintenant à notre pays, par une simplification de la construction et un abaissement du prix de revient, de procéder à ces réalisations d'une manière effective, moyennant des investissements relativement peu coûteux.

Les techniciens disent qu'à l'heure actuelle il est possible de construire des hélicoptères de 20 à 25 places, qui ne feraient pas plus de 200 à l'heure, mais qui, cependant, sur des petits parcours comme Paris-Londres, surclasseraient tous les autres moyens de transports aériens, même ceux qui font du 400 à l'heure, parce qu'ils auraient le bénéfice de faire du porte-à-porte. Par ailleurs, les prix de revient du transport seraient tellement modiques qu'ils attireraient nécessairement la clientèle.

Il faut cependant être prudent et le technicien que je suis dit: acceptons toutes ces anticipations avec beaucoup de réserves ! Une chose est certaine, toutefois, c'est que, bien que je sois persuadé dans mon for intérieur que ces techniciens ont raison, je pense qu'il faut parcourir une étape intermédiaire. Ce que je crois, c'est que nous ne devons pas différer la construction de ce que nous pourrions appeler une maquette volante, à l'échelle réduite, de ce que sera ce véritable autobus de l'air, pour une somme qui ne dépassera pas 300 millions, c'est-à-dire, monsieur le ministre, moins du dixième du crédit dont vous disposez au chapitre affecté à la réalisation des études et des essais de prototypes. Vous pourrez ainsi construire un prototype de six ou huit places qui sera la préfiguration de l'appareil définitif et qui permettra ensuite de réaliser celui-là à coup sûr.

Monsieur le ministre, vous savez mieux que personne, puisque vous avez été, en qualité de fonctionnaire, le collaborateur de nombreux ministres, avant de devenir le parlementaire et le ministre que vous êtes, vous savez bien, dis-je,

qu'en matière d'aviation le temps est un élément fondamental. Pendant que nous hésitons, que nous discutons, que nous tergiversons, l'étranger travaille. Nous avons à l'heure actuelle une avance technique, mais celle-ci ne peut être que momentanée et, si nous n'en tirons pas parti aujourd'hui pour avoir dans trois ou quatre ans cet autobus de l'air qui, à ce moment-là, permettra d'assurer un service effectif chez nous et pourra se placer à l'étranger; si nous ne prenons pas la décision à l'occasion de ce présent budget, il faudra que nous attendions encore un an le budget prochain, et, pendant ce temps, l'occasion qui s'offre à nous de procéder à cette réalisation avec de grandes chances de succès — le succès résidant dans notre avance sur l'étranger — risque de nous échapper.

Vous connaissant bien, je ne crois pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous vouliez laisser dire que l'occasion qui s'est offerte à nous, vous ne vous êtes pas empressé de la saisir. Je pense que vous nous rassurerez tout à l'heure à ce sujet.

Le deuxième point que je voulais aborder est le suivant: je ne me lancerai pas dans des considérations faciles sur l'intérêt qu'il y a, puisque nous avons une avance dans la conception de certains types, à réaliser la construction pour faire de l'exportation. Les avantages de l'exportation, on les a bien des fois exposés à cette tribune.

Je dirai simplement qu'en matière aéronautique, l'idée d'exportation était une idée folle à l'époque où immédiatement après guerre nous n'avions rien d'exportable et où, dans notre compétition avec les pays étrangers, du fait de la stagnation de notre activité aéronautique pendant l'occupation, nous nous essouffions à courir après nos concurrents avec des ambitions trop vastes, sans nous rendre compte que nous n'avions ni les moyens techniques, ni les moyens industriels, ni les moyens financiers de ceux qui nous avaient très largement devancés.

D'ailleurs, à cette époque, les exportations ont été un prétexte, beaucoup plus qu'un but, pour lancer et produire à grand renfort de milliards — mon ami Maroselli le sait bien — milliards qui furent ainsi gaspillés, des réalisations qui n'avaient d'autre objet que d'assurer un carnet de commandes suffisamment rempli à des usines qui, en réalité, ne pouvaient ensuite rien exporter de ce matériel largement surclassé par la technique étrangère.

A ce sujet, je vous signale, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il subsiste, à l'heure présente, quelques séquelles interminables de ces opérations qui continuent à saigner nos finances publiques. Nous en retrouverons dans ce budget à propos des comptes spéciaux. Il faudra bien que nos assemblées mettent un terme définitif à de telles opérations.

Mais, à l'heure actuelle, la question ne se pose plus de la même façon parce que — nous l'avons vu — un certain nombre des appareils construits par les usines françaises présentent maintenant une supériorité marquée sur des appareils de même type ou répondant aux mêmes besoins et fabriqués par l'étranger. Je crois donc qu'il est raisonnable de former ce projet d'exporter notre matériel aéronautique, mais à une condition cependant — je me tourne encore vers vous, monsieur le secrétaire d'Etat — c'est que l'on aille très vite, c'est-à-dire que l'on mette en œuvre tous les moyens nécessaires pour l'organisation de débouchés, pour la construction des matériels, pour l'élaboration des contrats d'exportation et, surtout, pour leur financement, sans perdre de vue, je le répète encore une fois, car on ne le répétera jamais trop, que la technique aéronautique évolue rapidement. Si l'on ne tire pas parti tout de suite d'une avance technique momentanée pour prendre un marché, l'opération perdant chaque jour un peu plus de son intérêt risque très rapidement de se ranger au nombre des occasions manquées.

Les moyens de construire? Je crois qu'on n'a pas à s'en occuper exagérément. Actuellement, notre construction est de qualité; les moyens de construire sont suffisants; je dirai même qu'ils sont pléthoriques et donnent certaines inquiétudes à nos industries, aussi bien nationalisées que privées, en ce qui concerne le plan de charge qui devrait leur être attribué et que, malheureusement, elle n'ont point.

En ce qui concerne le prix, nous construisons encore cher. C'est, d'ailleurs, un mal commun à toute notre production. Je crois qu'avec un écoulement plus abondant les prix de notre construction aéronautique pourront être abaissés. Je pense, quoique ce soit une formule détestable lorsqu'elle est établie à titre permanent parce qu'elle rejette sur les prix intérieurs les charges de ses libéralités, je pense, puisqu'elle existe, que l'aide à l'exportation doit jouer dans le domaine de l'aéronautique exactement dans les mêmes conditions que pour toutes les autres activités nationales.

Pour la prospection et l'organisation des débouchés, nous n'avons pas grande inquiétude à avoir, parce que tous nos chefs d'entreprises sont les premiers intéressés, pour dévelop-

per leur production et alimenter leurs usines, à effectuer cette prospection, et ils l'ont déjà fait. Ils ont même des perspectives de placement très intéressantes, à condition que nous voulions bien les aider.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons un renfort d'une très grande importance, car nous avons deux ministres qui veulent s'occuper maintenant des exportations. Le premier est celui que je pourrais appeler le grand constructeur de notre matériel aéronautique, M. Christiaens, que j'ai eu l'honneur d'accompagner au cours d'une de ses tournées et avec qui j'ai échangé des idées à ce sujet.

Et puis, nous vous avons, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous êtes le grand utilisateur de ce matériel aéronautique, et la relation qui a été faite d'une conférence de presse nous a appris que vous vouliez devenir le commis voyageur de nos usines d'aviation. Entre parenthèse, cela fait peut-être un peu trop de commis voyageurs; on n'en demande pas tant.

Je vais vous dire ce qu'on demande:

On demande qu'au sein du Gouvernement — et si je le dis maintenant, c'est parce que je pense que ce sera vous — il y ait quelqu'un qui prenne d'abord effectivement en main la simplification de ces formalités administratives qui sont stérilisantes, car elles contrarient, elles gênent, elles heurtent, elles contrecarrent la conclusion de tous les contrats d'exportation, quels qu'ils soient, au point de les rendre bien souvent caducs, d'en compromettre la réalisation. Il y a intérêt à s'attacher à cette question.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le deuxième point auquel il faut s'attacher, c'est le financement de ces opérations. Car, mes chers collègues, il s'agit là d'un point particulièrement important: le financement des opérations d'exportation. En effet, si l'on veut faciliter les ventes à l'étranger, il faut consentir à l'acheteur des possibilités d'achat qui lui permettent de s'acquitter du prix de sa commande, non pas à sa convenance — cela irait bien entendu trop loin — mais du moins avec certains délais; disons, par exemple, selon les cas, entre deux et cinq annuités. Mais il faut observer, d'autre part, que les usines aéronautiques, que les constructeurs, eux, n'ont pas les moyens d'attendre le paiement de ces livraisons pendant des années. Ils ne peuvent pas être industriels, constructeurs et en même temps banquiers de telles opérations. Alors apparaît la nécessité de l'intervention d'un organisme bancaire spécialisé qui serve de relais entre les constructeurs français et les acheteurs étrangers, d'un organisme qui prendrait d'ailleurs gage et garantie sur le matériel livré. Il s'agirait d'un organisme dont le fonctionnement s'apparenterait davantage à celui d'une banque d'affaires qu'à celui d'une banque de crédit, d'un organisme dont nous trouvons d'ailleurs l'analogie dans certains domaines: le crédit national, le crédit foncier, d'un organisme qui pourrait lancer un emprunt bénéficiant de la garantie de l'Etat dans des proportions d'ailleurs modérées. C'est l'affaire de quelques milliards.

Ensuite, cet organisme pourrait réescompter auprès de la Banque de France les effets souscrits par les acquéreurs. Ce serait une opération saine du point de vue financier car à ce réescompte correspondraient en contre-partie des réalisations industrielles effectives qui contribueraient au développement de l'activité économique du pays.

Cette conception, j'insiste sur ce point, monsieur le ministre, n'est pas une simple vue de l'esprit. Nous y avons songé, dès les mois de juillet et d'août, un peu timidement je dois le dire, à la suite de difficultés rencontrées pour l'établissement d'un contrat dont la conclusion se traîne d'ailleurs lamentablement depuis et qui devait avoir pour effet de vendre un certain nombre de Nord 2500 en Argentine.

L'organisation d'un tel mécanisme, à laquelle nous avons pensé fut réalisé par les Anglais au mois de septembre. En effet, ils ont créé la société *Air Finance Limited*, qui poursuit exactement le même but et dans des conditions de fonctionnement analogues à celles que je viens d'évoquer.

Je pose encore une fois la question suivante: Allons-nous rester en arrière? Allons-nous, les uns et les autres, vous à votre banc, monsieur le secrétaire d'Etat, moi à la tribune, nos collègues parlementaires dans leurs rapports, ou dans la presse, faire de très belles déclarations qui seront entendues, certes, mais qui, une fois de plus, resteront sans aucune portée pratique, au détriment de toutes nos chances sur les marchés internationaux? Nous allons, en effet, maintenant étudier, discuter, ergoter à perte de vue sur l'opportunité, sur la formule, sur les modalités de la réalisation d'un tel projet et nous allons perdre encore une année pleine si nous ne faisons rien à l'occasion du présent budget.

Une telle réalisation exige la bonne volonté à la fois du Parlement et du Gouvernement. Seule, une disposition législative peut poser le principe d'une telle organisation et donner à celle-ci la garantie de l'Etat pour ses émissions.

Pour être pratique, monsieur le ministre, comme, dans ce pays, nous mourons, nous pouvons bien le dire, de bonnes intentions qui n'arrivent jamais au stade de la réalisation, je vais vous faire une proposition, avec l'assentiment de mes collègues, j'en suis sûr.

D'abord, vous me donnerez votre accord, si toutefois je réussis à vous convaincre, sur l'économie générale de ce projet; mais, surtout parce que nous avons quelques raisons de nous méfier de ce qu'on appelle la solidarité ministérielle, vous interviendrez auprès du ministre des finances pour que lui-même envisage favorablement ce projet. Ensuite, vous prierez le ministre des finances de prendre l'initiative ou, s'il ne le veut pas, si c'est trop lui demander, vous le prierez simplement d'approuver et d'appuyer l'initiative que nous saurions bien prendre ici relative à la mise sur pied de cette institution. Vous lui demanderez de lui réserver — ce qui est normal — l'aide à l'exportation dont bénéficient toutes les autres industries exportatrices de ce pays et d'assurer les garanties de l'Etat pour les émissions éventuelles d'obligations. Alors, nous aurons ainsi vraiment conçu et mis sur pied l'instrument indispensable pour matérialiser tous nos efforts avant qu'ils ne s'évanouissent, une fois de plus, en fumée!

Dites-vous bien, monsieur le ministre, que si vous donnez une solution heureuse aux deux problèmes auxquels j'ai volontairement limité mon intervention ce soir, vous aurez beaucoup plus fait pour l'aviation que beaucoup de vos devanciers

Vous avez été — je le disais tout à l'heure — un grand fonctionnaire. Vous avez été le collaborateur, comme moi, de grands ministres de la III^e République. Vous avez certainement appris et vous avez encore présent à l'esprit ce que l'on oublie trop souvent dans la fonction ministérielle, à savoir qu'un grand ministre n'est pas forcément celui qu'une publicité plus ou moins habilement orchestrée ou des courants politiques plus ou moins heureux hissent sur le pavois, mais que c'est toujours celui qui, avec réflexion, et même dans le silence, accomplit dans son ministère une œuvre qui lui survit.

Voilà une double occasion qui se présente. Je suis sûr que je n'aurai pas parlé en vain et que cette occasion, pour la renaissance de l'aviation française, vous ne la laisserez pas échapper! (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

Mme le président. Le Conseil voudra, sans doute, suspendre la séance. (*Assentiment.*)

A quelle heure entend-il reprendre ses travaux ?

M. Aubert, président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Je propose vingt et une heures quarante-cinq minutes.

Mme le président. Le Conseil voudra certainement déférer à la demande de M. le président de la commission. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures dix minutes, est reprise à vingt-deux heures, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

Le Conseil poursuit la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, transports et tourisme pour l'exercice 1954 (II. — Aviation civile et commerciale).

Dans la discussion générale, la parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, le budget de l'aviation civile et commerciale, qui est aujourd'hui soumis à nos délibérations et qui a d'ailleurs déjà subi les foudres de notre rapporteur de la commission des transports, est loin d'être à la hauteur de notre aviation.

Ce budget porte la marque d'une politique d'abandon de la construction nationale. Il ne tient aucun compte des besoins de notre infrastructure. Primitivement fixé à 32.222 millions sans aucune augmentation sur l'exercice précédent, et cela malgré l'augmentation des prix des matières premières, il a encore subi, au cours de la discussion devant l'Assemblée nationale, une réduction de plus de 1 milliard à la suite d'une lettre rectificative.

Il ne tient aucun compte des besoins sans cesse croissants de notre aviation ni de la nécessité de la sécurité des pilotes et

des usagers de l'air, et d'ailleurs les réductions qui ont été effectuées le sont sur des chapitres qui ont malheureusement trait à la sécurité.

Le chapitre 34-23, qui concerne les dépenses de sauvetage en mer et à terre, a subi une réduction de 13 p. 100.

Des abattements ont été également opérés au chapitre 34-52 qui concerne la météorologie nationale, ramenant le crédit proposé de 624.900.000 francs à 574.900.000 francs, soit 50 millions de réduction.

Le chapitre 34-53 a été également réduit alors que tous les professionnels de l'aviation déplorent l'insuffisance des moyens de sécurité.

Par ailleurs, rien n'est fait dans ce budget pour faire droit aux légitimes revendications du personnel. La majorité du personnel de l'aviation civile ne bénéficie pas encore de la loi du 3 avril 1950 sur la titularisation des auxiliaires.

En ce qui concerne l'aviation populaire, le Gouvernement s'oppose toujours à la détaxation de l'essence. La grosse majorité des aéroclubs ne sont pas subventionnés. Sur 500 aéroclubs, 150 seulement sont actuellement actifs. Ce sport est devenu en France le privilège d'une classe et les fils d'ouvriers en sont écartés. Lorsqu'on sait qu'une heure de vol coûte 4.000 francs, il n'est pas étonnant de constater que l'année dernière les aéroclubs n'ont effectué que 90.000 heures de vol, contre 158.000 en 1938.

Pour la troisième fois nous défendons, au cours de la discussion des articles, un amendement tendant à ce que les ouvriers de l'aviation civile soient payés comme ceux de l'aviation militaire, auxquels un décret donne droit à la parité avec les travailleurs de la métallurgie parisienne.

Pour la troisième fois également, à la faveur d'un autre amendement, nous demanderons que l'on fasse droit aux revendications du personnel des aérodromes de Bastia et Poretta qui demandent, chaque année, l'augmentation de leur prime de salubrité.

Rien n'est prévu non plus, dans ce budget pour faire face au marasme qui a été dénoncé déjà, à cette tribune, dans le domaine de la construction aéronautique. On peut malheureusement constater, actuellement, que les usines ferment les unes après les autres. Des ouvriers, des techniciens sont réduits au chômage.

A ce sujet, avant de parler de la fermeture de l'usine de Sartrouville, je voudrais rappeler les paroles que prononçait M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile, à la tribune de l'Assemblée nationale, au cours de la discussion de ce budget. Il indiquait :

« Notre industrie aéronautique dépend des lots de commandes venant à la fois du côté militaire et du côté civil. Du côté militaire — disait-il — nous sommes arrivés au butoir. Du côté civil, nos usines produisent actuellement des prototypes de qualité et nous offrent des possibilités de création de matériels nouveaux. Je puis dire que mon souci constant a été de donner à l'industrie aéronautique française les moyens d'action qui lui manquent.

« J'ai la volonté d'obtenir ces moyens, d'accord avec mon collègue de l'aviation militaire... J'en fais ici promesse. Je songe d'abord à éviter des licenciements d'ouvriers qui représentent pour le pays un patrimoine national irremplaçable. »

Hélas! ces paroles étaient à peine prononcées que les ouvriers, les techniciens de la société nationale de constructions aéronautiques du Nord, à Sartrouville, étaient prévenus que leur usine fermerait ses portes dans le courant de l'année prochaine. Dix-sept usines sont d'ailleurs déjà fermées et les travailleurs de ces usines qui, pour la plupart, sont déjà au chômage, savent ce que valent les promesses ministérielles. D'ailleurs M. Christiaens, secrétaire d'Etat à l'air, n'a pas caché la volonté gouvernementale de continuer le démantèlement de notre aviation. Dans un discours qui a fait grand bruit parmi les travailleurs, il a déclaré : « Des licenciements de techniciens et d'ouvriers de l'aéronautique ont déjà eu lieu; d'autres seront peut-être encore nécessaires. » Il indiquait ainsi sa volonté de poursuivre une politique contraire aux intérêts français.

Après la fermeture des dix-sept usines aéronautiques, dont une société nationale complète, c'est aujourd'hui la société nationale de constructions aéronautiques du Nord qui ferme ses portes : c'est Morane-Saulnier à Puteaux et Bréguet à Villacoublay qui sont menacés. L'industrie aéronautique française qui occupait en 1945 plus de 100.000 ouvriers n'en occupe plus actuellement que 55.000. La liquidation de l'aviation française est systématiquement menée, les usines sont attaquées les unes après les autres; l'usine de Sartrouville vient d'être vendue à la société Radio-Industrie qui fait partie d'un trust américain de l'électricité et 1.200 personnes vont être licenciées. Dans cette usine, il y avait encore pour un an et demi de travail. La

vente de l'usine de Sartrouville succédant à celle du Havre est la preuve que le Gouvernement liquide ce qui reste de notre industrie aéronautique. Les travailleurs, malgré les promesses de M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile, seront purement et simplement licenciés.

Dans une lettre adressée par le directeur de l'usine de Sartrouville à Radio-Industrie, nous avons relevé le passage suivant :

« Dès le 30 avril 1954, vous êtes délivré de toute obligation vis-à-vis du personnel. La date d'engagement de ces 500 emplois en charge par votre société veira son point de départ au 31 juillet 1954. Vous conserverez, dit cette lettre, à leur égard toute liberté. »

C'est la preuve que, malgré les promesses ministérielles, des ouvriers qui, d'après M. le secrétaire d'Etat à l'aviation civile, représentent un patrimoine national irremplaçable, seront demain privés de leur gagne-pain.

Ainsi donc, on licencie, on ferme les usines, alors que notre rapporteur pouvait nous dire, tout à l'heure, que le trafic d'Air France actuel est en augmentation de 31 p. 100 sur 1951 et que cette augmentation, par ailleurs, serait encore plus sensible s'il n'y avait eu un retard dans la livraison des 37 appareils commandés par Air France aux Américains pendant que nos ouvriers sont mis au chômage.

Nous pensons qu'il est temps que les Français qui veulent une industrie aéronautique digne de la France, berceau de l'aviation, se rassemblent et agissent en commun. Il s'agit dans cette affaire de sauvegarder l'indépendance économique et politique de notre pays. Déjà, de tous les milieux, des voix s'élèvent pour condamner la politique gouvernementale en matière de construction aéronautique.

Dans une brochure éditée par l'Union syndicale des industries aéronautiques intitulée *Berceau de l'aviation française, la France va-t-elle fermer ses usines de constructions aéronautiques ?* nous avons relevé les passages suivants : « La France a, aujourd'hui, dans le domaine des cellules, rattrapé les industries américaine et anglaise. Sur le plan de la construction des réacteurs, nous approchons des meilleures réalisations étrangères. » Dans le domaine des équipements, nous apparaissons également bien orientés. C'est là une preuve supplémentaire que ce n'est pas pour des raisons techniques que l'on procède actuellement à la fermeture de nos usines aéronautiques.

Mais voici la conclusion de cette brochure : « En résumé, la présence d'une industrie prospère est reconnue comme un impératif vital pour les nations modernes. Elle conditionne l'indépendance politique. Elle apparaît comme un élément vital de progrès technique pour l'ensemble des industries nationales. Elle constitue un élément intérieur et extérieur essentiel de prospérité commerciale. »

Deux solutions se présentent à la France d'une façon pressante : ou bien ne plus avoir d'industrie aéronautique du tout et, à bref délai, tomber sous la tutelle politique de l'étranger ; ou bien donner à notre construction aéronautique les modestes moyens supplémentaires lui permettant de devenir rentable et d'accéder plus largement au marché de l'exportation. Si le Gouvernement, lié par le plan Marshall et le pacte Atlantique, a choisi, lui, la première de ces solutions, nous voulons, nous, avec les ingénieurs, les ouvriers, les techniciens de l'aviation, faire aboutir la seconde.

Nous demandons que nos lignes soient équipées avec du matériel français. C'est un scandale de constater que, sur 214 appareils utilisés par la compagnie Air France et les compagnies privées, 24 avions seulement soient de fabrication française et que tous soient munis de moteurs étrangers. Si, comme c'est la règle dans les autres pays, l'industrie aéronautique française constituait enfin le fournisseur principal de nos compagnies d'Etat et privées, nous sommes persuadés que nos usines pourraient tourner.

La politique suivie en cette matière nous conduit à ne plus posséder d'industrie aéronautique du tout, sauf des ateliers de montage et de réparation pour les avions que les Américains voudront bien nous vendre. Nous pensons que persévérer dans cette voie, c'est aller à l'encontre des intérêts du pays. L'abandon de cette industrie est inacceptable, car il mettrait notre pays sous la coupe de l'Amérique et subordonnerait notre défense nationale au bon vouloir des capitalistes d'outre-Atlantique. Il est possible de sauver notre industrie aéronautique, mais à la condition que notre pays retrouve son indépendance économique et politique.

Notre construction peut être comparée avec honneur à celle de l'étranger. La France peut et doit redevenir une grande puissance aéronautique.

On invoque, pour ne pas acheter la fabrication française, le prix élevé de nos appareils. Mais on omet de dire, quand on

compare ce prix avec celui des appareils américains, que nos usines doivent travailler, avec des commandes au comptegouttes, sur des séries de dix ou vingt appareils, alors que les usines américaines travaillent sur des séries de cinq cents appareils à la fois.

Lorsqu'on a passé d'ailleurs marché de 100 Bréguet Deux-ponts, dont le prix de revient était raisonnable, lorsqu'on a passé marché de 40 Armagnac avec leur outillage, dont le prix de revient était également raisonnable, au lieu de 40 Armagnac nous en avons fabriqué 8 et, au lieu de 100 Bréguet, nous en avons fabriqué 12. Cette méthode a naturellement pour résultat de faire monter les prix de revient. Le plan-programme de M. Plevin prévoyait initialement 800 Vampire. La commande a été ramenée à 350, je crois.

Ainsi, en ne donnant pas suffisamment de commandes à notre industrie, on a naturellement des prix élevés. Il en résulte que ce sont les Dakota et les Constellation qui sillonnent le ciel de France. Nous ne vendons pas. Notre construction s'arrête parce que le Gouvernement ne fait rien pour aider cette construction nationale.

La qualité de notre matériel ne peut pas être en cause dans cette question. A ce sujet, je voudrais citer un technicien de l'air, M. Mazer, qui indiquait : « Nous avons des prototypes valables, des ouvriers qualifiés, de la surface couverte pouvant contenir 100.000 ouvriers. Pourtant nous ne vendons pas ». C'est aussi M. Ziegler qui a montré devant le Conseil économique que notre pays pourrait s'orienter vers la construction de quatre sortes d'avions de transport : l'avion long courrier, le bimoteur moyen et l'hélicoptère Hurel-Dubois 32, qui peut remplacer le DC 3 américain.

M. Piette, directeur de la S. N. C. A. N. assure, lui aussi, que le cargo moyen 25-01 Nord-Atlas peut faire de même. Il appuie cette démonstration sur le fait que le Brésil a commandé 20 Nord-Atlas pour remplacer les DC 4 actuellement en service dans ce pays.

Nous pensons que, pour sauver notre aviation, il faut mettre en chantier immédiatement le Champagne SO 5100, construire une nouvelle série de « Bréguet Deux-Ponts », achever les hélicoptères SO 1300 et SO 1121. Il faut construire pour éviter la liquidation de nos bureaux d'études.

Nous indiquons que la poursuite d'une politique de fabrication d'avions, de moteurs, d'hélicoptères sous licence anglo-américaine met en péril ce qui reste des bureaux d'études des sociétés de constructions aéronautiques. Si l'on fabrique dans nos usines des appareils et des moteurs en partant de dessins et de gammes de fabrication sur lesquels il ne s'agit que de traduire des cotes en français, il n'est naturellement plus besoin de dessinateurs, de préparateurs, d'ingénieurs de recherches, et c'est le chômage qui menace également ces techniciens français hautement qualifiés.

Nous indiquons, monsieur le ministre, que les travailleurs n'accepteront jamais d'être réduits au chômage alors que la production étrangère accapare nos marchés. Les industriels moyens et petits sont également décidés à lutter pour ne pas voir leurs entreprises tomber sous la coupe des trusts américains. Ils ont contre eux, ces travailleurs et ces industriels, les hommes des trusts qui font passer leur esprit de classe avant les intérêts de la nation, les présidents directeurs des sociétés nationalisées de l'aéronautique, qui obéissent servilement aux ordres du Gouvernement, qui subordonnent toute l'économie nationale à la préparation à la guerre.

C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas ce budget qui nous est présenté aujourd'hui. Nous ne le voterons pas parce que les moyens qu'il renferme sont insuffisants pour donner un nouvel essor à l'aviation française. Nous sommes persuadés qu'en définitive l'union des travailleurs et de tous ceux qui veulent sauver l'aviation française aura raison de la mauvaise politique pratiquée par le Gouvernement en matière de constructions aéronautiques. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme Marcelle Devaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Devaud.

Mme Marcelle Devaud. Souffrirez-vous, mes chers collègues, après ces brillants exposés techniques que je fasse entendre ici — modestement et brièvement — la voix de l'utilisateur qui ne parvient pas souvent jusqu'à vous ?

Je vois sourire M. le secrétaire d'Etat. Peut-être songe-t-il à une lettre que je lui adressais il y a quelques mois et à laquelle, monsieur le ministre, vous avez bien voulu répondre avec votre courtoisie habituelle. Mais, hélas ! autre chose est une réponse aimable, autre chose est l'efficacité.

J'ai eu, ces derniers mois, l'occasion d'effectuer un nombre assez important de vols tant à l'étranger qu'en territoire français.

J'avais tenu à vous signaler, monsieur le ministre, l'état défectueux de plusieurs de nos aérodromes ou, à tout le moins de nos aérogares. L'occasion m'ayant été donnée de les comparer à des aérogares étrangères, sous même latitude, dans les mêmes conditions de climat, de personnel, d'organisation, cette comparaison, hélas ! fut rarement à notre avantage. Chez nous, souvent le confort est nul — devrais-je citer certains hangars réservés aux passagers ? — l'hygiène n'est pas respectée ; la propreté plus que douteuse. Or, vous savez le prix que nos passagers étrangers attachent à l'hygiène et la publicité à rebours que constitue pour nous cette négligence, à laquelle il serait aisé de remédier sans bourse délier.

Un peu de goût, d'esprit d'ordre et surtout de souci du bien-être du passager sont plus utiles en ce domaine que des suppléments de crédits sur lesquels on ne peut d'ailleurs compter.

Dois-je ajouter que cette négligence existe de la même manière dans nombre de nos avions des lignes intérieures où le matériel dégingué et le manque d'hygiène sont beaucoup trop fréquents ?

Toujours à propos des aérodromes, permettez-moi d'insister à nouveau sur l'invraisemblable carence de l'aérodrome d'Alger-Maison-Blanche : ce terrain ne possède même pas une cabine téléphonique. Imaginez ce qu'en pensent les passagers qui ont, à l'escale, des raisons extrêmement valables d'user de ce moyen de communication, notamment avec Alger.

Vous avez bien voulu me faire savoir, monsieur le ministre, que cet aérodrome allait bientôt être amélioré et deviendrait digne de la capitale qu'est Alger.

Mais en attendant qu'il soit procédé à ces grandes transformations, n'est-il pas possible d'y installer une ligne téléphonique et de veiller à la simple propreté de ce modeste aéroport ?

J'ai eu aussi l'occasion de vous dire — et ceci étant plus technique je ne m'y hasarde que prudemment — l'entretien insuffisant de notre infrastructure et, singulièrement, le mauvais état de certaines pistes. Ne ferait-on pas une substantielle économie en apportant plus de soin à cet entretien en évitant ainsi certains... incidents fort onéreux, à la vérité ?

Voulez-vous me permettre d'aborder maintenant un sujet plus brûlant ?

Il s'agit de notre société nationale.

Ayant constaté certaines lacunes ou certaines déficiences au cours de mes voyages, je me suis permis d'appeler sur plusieurs points l'attention de la direction de cette société. Si j'ai agi ainsi, je n'ai certes pas cédé à un mouvement de mauvaise humeur, mais j'ai cru agir en parlementaire qui a conscience de son devoir de représentant de la Nation.

Ce que j'ai voulu, c'est que des dispositions soient prises en vue d'améliorer un état de fait regrettable. Par exemple : les files d'attente devant les guichets à certaines époques.

La responsabilité de l'employé n'est pas en cause. S'il y a des périodes d'affluence qui amènent une foule de passagers devant les guichets d'Air France, la direction commerciale doit être assez prudente pour songer à engager momentanément un personnel volant qui vienne aider les permanents.

Il est inadmissible que deux personnes à un guichet doivent faire face à la demande de soixante à quatre-vingts passagers.

Le résultat de cette attente est le suivant : pour un vol Alger-Paris j'ai dû faire, personnellement, deux stations de trois quarts d'heure à un guichet, soit, en tout, une heure et demie, c'est-à-dire, pratiquement, le temps d'aller de Paris à Marseille. Au siècle de la vitesse, et dans une compagnie aérienne, c'est un vrai paradoxe !

À la mention de cette attente injustifiée pour avoir son billet faut-il ajouter le temps perdu entre les aérodromes et les villes ? On prétend que cette difficulté est insurmontable, qu'elle est justifiée par de nombreuses formalités et que, d'ailleurs, c'est une affaire internationale. Voire !

Pour ce que l'on a coutume d'appeler les vols domestiques, les vols intérieurs, quelle convention internationale peut intervenir ? Je viens de circuler à travers tous les Etats-Unis. On n'a jamais exigé de moi que j'arrive à l'aérodrome plus d'un quart d'heure avant le départ de mon avion, comme j'arrive dix minutes à la gare de Lyon avant de prendre le « Mistral ».

Or, pour me rendre en avion à Lyon, je dois consentir à perdre une heure et demie entre Paris et Orly, et quelquefois presque autant entre Bron et Lyon.

Voulez-vous un autre exemple ? Ayant dû, récemment, faire modifier la date d'un départ, je n'ai pu obtenir satisfaction que moyennant la promesse de me trouver à la gare des Inva-

lides une demi-heure avant l'heure fixée aux autres passagers, ce temps étant nécessaire pour rectifier le billet.

Quelle plaisanterie, n'est-ce pas, puisque, en définitive, entre ma convocation et le départ, s'est écoulé le temps habituel du voyage de Paris aux Baléares.

Oserai-je vous dire, encore certaines réflexions peu amènes qui accompagnent parfois notre demande de billet ? Dois-je rappeler — peut-être suis-je fortement rancunière, car le propos remonte à quatre ans — la réflexion qui me fut faite, dans une grande succursale française à l'étranger : « Nous préférons embarquer des touristes étrangers que des parlementaires français », croyant ainsi justifier le refus de m'accorder une place. Forte de ce conseil, je me suis adressée à une ligne étrangère où je fus très bien accueillie. Devant repartir, j'ai toujours suivi le conseil d'Air France, et j'ai, à nouveau, emprunté une ligne étrangère !

J'apporterai ici une autre critique, d'une portée plus grave. Avez-vous entendu parler, monsieur le ministre, de l'exode des Nord-Africains et des responsabilités qu'ont certaines compagnies en l'occurrence ?

Savez-vous que notre société nationale, elle-même, n'est pas étrangère à la prospection du « fret humain » ainsi transporté ? Me permettez-vous d'appeler votre attention sur cette situation qui est intolérable quand il s'agit de compagnies privées, mais qui l'est bien plus encore quand il s'agit d'une compagnie nationale. Je me permets d'insister avec vigueur et de m'élever avec indignation contre une telle pratique.

Mais je voudrais, pour terminer, ne pas rester sur cette note critique et pessimiste. En vérité — et même pour le passager moyen — il y a aussi de bonnes choses dans notre aviation.

J'ai eu récemment l'heureuse opportunité d'entendre ce propos charmant dans la bouche d'hôtes étrangers importants et techniciens : « le « Superconstellation » d'Air France, disaient-ils, est au « Président » ce que le « Mistral » est à un train de marchandises » !

Voilà un bon point pour l'aviation commerciale française. Regrettons seulement qu'il s'agisse d'un prototype et que nos avions, notamment ceux des lignes intérieures, ne soient ni aussi bien entretenus, ni aussi confortables que celui qui bénéficie de cet éloge.

Et puis, surtout, notre personnel navigant est de qualité.

En voulez-vous un exemple ? Vous rappelez-vous l'accident de l'avion Paris-Téhéran, en août dernier ? 38 personnes sauvées sur 42. Son pilote magnifique, qui sut, avec sang-froid et hardiesse, utiliser les moindres chances que le... ciel lui offrait !

Le pilote a eu immédiatement — et nous nous en sommes réjouis — la haute récompense qu'il avait si bien méritée.

Mais on n'a pas parlé — et, peut-être par solidarité féminine, j'ai tenu à le dire ce soir — du rôle que l'hôtesse a joué.

L'un de mes amis se trouvant parmi les passagers, je sais exactement quel a été le courage calme, le sang-froid souriant, l'impassibilité devant le danger et le dévouement de cette fille qui, en évitant une panique à bord, a probablement sauvé la vie de tous les passagers.

Monsieur le ministre, quelle récompense a-t-elle reçue ? Si nous savons critiquer, et nous en avons le devoir, nous avons aussi le souci de voir reconnus et appréciés de tels actes civiques. Je vous demande de songer à cette hôtesse courageuse, qui est bien de la lignée de nos grands aviateurs français ! (Applaudissements.)

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

M. Paul Devinat, secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile. Mesdames, messieurs, je désire tout d'abord fournir quelques apaisements à Mme Devaud, car elle a donné un aspect si vivant à son intervention que je lui dois de commencer par elle. Son intervention arrive en effet à temps : elle appuiera tout simplement, auprès du grand chancelier de la Légion d'honneur, la démarche que j'ai faite en faveur de l'hôtesse de l'air dont elle a bien voulu me parler.

Mme Marcelle Devaud. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat. J'aurais pu, évidemment, donner à ces belles actions un peu plus de publicité, mais je sais que, dans le monde de l'aviation, l'estime entre soi est l'une des plus belles récompenses et que la publicité n'est véritablement pas nécessaire. Le personnel navigant se connaît parfaitement bien et le courage des héros du Paris-Téhéran a été apprécié dans l'opinion.

Mme Marcelle Devaud. Voulez-vous, monsieur le ministre, me permettre une très brève interruption ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

Mme Marcelle Devaud. Je voudrais préciser que, personnellement, je ne connais ni le pilote, ni l'hôtesse. Mais par un des passagers, j'ai su exactement ce qui s'était passé. C'est pourquoi j'ai tenu, comme parlementaire et comme femme, à rendre cet hommage à la jeune hôtesse en question.

M. le rapporteur pour avis. La nation lui en saura gré.

M. le secrétaire d'Etat. Vous avez cité ensuite des faits malheureusement exacts, mais ils ne sont peut-être pas à notre déshonneur, car on en trouverait des exemples dans d'autres nations, concernant la tenue de certains de nos aéroports. C'est, j'en conviens, regrettable, mais j'en connais de nombreux qui ne méritent pas un tel reproche. Vous pouvez être aspirée, car ce problème ne m'avait pas échappé, que dans le texte que je prépare sur la gestion des aéroports, j'introduirai, dans le cahier des charges, des clauses qui vous donneront satisfaction. Par ailleurs, vous verrez l'an prochain la plus belle piste du monde à Maison-Blanche. Ce n'est plus un simple espoir, mais presque une réalité, car si les essais effectués à Orly donnent satisfaction, vous aurez une piste que nous envieront les autres nations.

Pour Air France, vous avez utilisé un excellent système. Vos griefs ont maintenant reçu une consécration publique. Je suis sûr qu'ils seront beaucoup plus entendus. Vous avez employé la meilleure de toutes les formules. De mon côté, je veillerai à ce qu'on vous donne satisfaction.

Vous avez parlé également de l'exode des Nord-Africains. C'est un problème extrêmement douloureux et pénible, qui rappelle par certains côtés les abus des anciennes compagnies maritimes, qui n'étaient pas les nôtres, je le précise. Cette question dépend en même temps du ministère de l'intérieur et nous l'examinerons en commun de plus près.

Mme Marcelle Devaud. Les primes à l'embarquement ne dépendent pas du ministère de l'intérieur.

M. le secrétaire d'Etat. Peut-être, mais ce qui se passe avant ou après ne me concerne pas.

J'en viens maintenant aux rapports qui ont été présentés au début de ce débat, rapports à ce point complets que je n'ai pas d'autre politique à suivre que celle qui a été définie dans les avis qui m'ont été donnés aussi bien par M. Walker que par M. Dubois. Je tiens à les remercier tout d'abord de leurs aimables paroles à mon égard. J'apprécie tout l'honneur et toute la responsabilité d'être le premier titulaire d'un département dont la charge est à la fois lourde et passionnante.

Il est peu de postes ministériels où l'on éprouve, me semble-t-il, un sentiment de responsabilité aussi prononcé. La sécurité aérienne pose, en effet, des problèmes extrêmement graves qu'il faut avoir toujours présents à l'esprit, mais il s'agit d'une industrie si vivante et en telle évolution que c'est pour moi une tâche extrêmement attirante.

Sur le plan d'ensemble, je vous répondrai, mon cher rapporteur, que le plus sage serait de chercher un jour une occasion d'en discuter au moment d'un examen des mesures que nous avons été amenés à prendre dans ce domaine par décrets. A ce moment-là, il serait opportun de procéder à un débat approfondi sur ce sujet. Je suis en tout cas à votre entière disposition.

En ce qui concerne la rentabilité des services, il faut admettre qu'elle est délicate à déterminer. J'ai été le directeur de l'Institut international qui se trouvait à Genève après du Bureau international du travail et membre de l'organisation scientifique du travail. J'ai passé une dizaine d'années à m'occuper de ce sujet. Je puis dire que, l'expérience et l'âge aidant, j'éprouve quelque scepticisme. Non pas que mon esprit en doute, mais j'en ai mesuré toutes les difficultés. Le rendement des services publics, cela doit d'abord commencer par une investigation sérieuse de l'utilité des fonctions et de leur détermination exacte. Sur ce point, j'ai commencé une enquête que je dirige moi-même, par l'intermédiaire d'une mission de contrôle que j'ai instituée. Au fur et à mesure qu'elle m'apportera les résultats de ses travaux, je pourrai prendre les mesures nécessaires pour déterminer le rendement valable de ces services.

Vous avez parlé d'Orly. Je tiens à vous dire que cet aéroport est, pour nous tous, un sujet de préoccupations et d'orgueil à la fois. Nous sommes un peu engagés dans une course — j'espère qu'elle ne nous sera pas fatale — avec l'aérodrome central de Londres. Il y a là une question de fierté, mais il faut veiller de très près à ce que les dépenses ne soient pas exagérées. Cela dit, il faut les consentir. Nous avons pris les mesures nécessaires par décrets pour permettre les expropriations, etc. Tout le dossier a été transmis voici une dizaine de jours au ministère des finances. De même, un décret relatif au personnel technique est également soumis à ce département ministériel.

Pour la coordination, monsieur le rapporteur, vous avez bien voulu me donner un avis extrêmement précieux. C'est actuellement la plus délicate de toutes les tâches qui m'incombent. J'ai trouvé, par suite des circonstances, un peu d'anarchie dans nos transports aériens, une sorte de volonté arrêtée, de tous les côtés, de se procurer des avantages pour être dans la meilleure position le jour où interviendrait une réglementation nouvelle. Il était absolument nécessaire — ce fut ma première pensée — de mettre de l'ordre dans la maison et de procéder à la coordination des exploitations et des investissements en matériels.

Je vais vous dire où j'en suis actuellement. Pour arriver rapidement au résultat que je souhaitais, car ici le temps joue un rôle essentiel, j'ai été amené à créer le conseil supérieur de l'aviation marchande, ou plutôt à le reconstituer pour en faire un organisme de travail efficace. Ce conseil supérieur va prendre forme ces jours-ci. J'ai pressé la rédaction du décret. J'ai déjà choisi les membres qui y siégeront et ils vont se mettre au travail dans un avenir très prochain.

J'estime que nous n'avons pas perdu de temps. Tous les textes nécessaires sont prêts et j'ai l'impression qu'avant la fin de l'année, nous nous serons déjà mis au travail. Il faut que nous ayons abouti à un résultat, au moins sur l'essentiel, avant que les services de printemps n'entrent en application. Il faut que nous ayons au moins déblayé la route et que l'on nous sache décidés à aller jusqu'au bout pour que les intéressés soient les premiers à s'entendre entre eux.

M. Dubois a bien voulu me parler de la technique, en évolution, de l'infrastructure; à cet égard, j'ai évoqué tout à l'heure la technique que nous mettons, pour la première fois, en action à Alger. C'est dire que nous faisons de notre mieux malgré les difficultés immenses que nous rencontrons et qui proviennent en particulier du manque de crédits.

Je crains, monsieur le rapporteur, que vous n'ayez été un peu sévère en ce qui concerne nos pistes d'outre-mer. Un grand effort a été effectivement accompli, et si la commission veut bien me donner l'occasion de m'entendre, je serai le premier heureux de lui exposer où nous en sommes, de faire avec vous le point de la situation, et vous constaterez, malgré les difficultés imputables aux grandes distances, que nous ne sommes vraiment pas loin de l'exécution des programmes qui nous ont été demandés.

A propos des 1.474 millions dont M. Dubois a parlé, je désire fournir une précision: les 1.474 millions prévus pour le remboursement d'une partie des avances de la caisse des marchés ne constituent pas une liquidation définitive avec le constructeur. La commission des experts a conclu que cette liquidation devait se faire une fois les fabrications achevées, c'est-à-dire, dans sa pensée, dans le courant de l'année 1954. En attendant et à cause du retard, le ministère des finances a exigé que la caisse des marchés soit remboursée dès le début de 1954 des avances consenties, et c'est donc avec l'accord de mon collègue du ministère des finances que cette somme de 1.474 millions a été inscrite au budget de l'aviation civile.

M. Pellenc a traité deux questions intéressantes, celle de l'hélicoptère et celle des moyens destinés à développer notre exportation aéronautique.

Je lui affirme que je crois à l'hélicoptère, et j'y crois d'autant plus que, en Indochine, j'ai vu Mlle Valérie André s'en servir d'une façon admirable et qui mérite nos hommages et notre respect. Et qui a vu les services rendus par les hélicoptères là-bas sait qu'on ne peut plus se passer de ces appareils. La question est de savoir exactement à quel prix. L'aviation civile ne pardonne pas en cette matière. L'hélicoptère est un moyen de transport coûteux, et nous ne serons libérés de cette servitude — je rejoins ici M. Pellenc — qu'avec le genre d'hélicoptères qu'il préconise. Le petit *Djinn*, véritable réussite technique, est une révélation sensationnelle et, dans la voie qu'il indique, c'est-à-dire dans la voie des hélicoptères à réaction, il est très important de le lancer en série pendant que nous possédons une avance précieuse qui pourrait rapidement disparaître. Je ne peux toutefois pas apporter à M. Pellenc la promesse formelle de consacrer les 300 millions qu'il réclame pour la maquette volante de l'appareil qu'il préconise. Mais je vais essayer de le faire, au moins au cours de deux exercices, pour qu'on ne vienne pas nous reprocher un jour d'avoir perdu notre temps. Si notre collègue de l'air veut bien nous aider sur ce point, je pense pouvoir lui donner entièrement satisfaction.

L'affaire de l'exportation dont il a parlé avec tant de clarté est une affaire essentielle, car si nous voulons protéger notre industrie aéronautique, il est clair qu'il est nécessaire d'abaisser les prix de revient et qu'on n'y parvient qu'en travaillant en série. Mais pour réaliser des séries rentables, le marché intérieur est trop étroit et il nous faut un marché d'exportation.

Il est nécessaire, comme les Anglais viennent de le réaliser, d'instaurer un système de crédit à l'exportation par un organisme spécialisé. Je dirais donc en réponse à M. Pellenc que, quand nous sommes allés à Londres, M. le secrétaire général et moi, nous avons été tellement préoccupés de cette question, que c'est là-dessus que nous avons porté notre attention, et qu'au milieu des mille questions dont nous avons assailli nos collègues anglais, celle-là a été une des plus importantes, car nous en ignorions le mécanisme. Il nous a été très librement répondu et, en possession de la documentation utile, nous avons réuni les éléments financiers qui permettront de dire si le système peut s'adapter en France.

Il serait sage de nous laisser poursuivre en toute liberté les négociations engagées. Ces négociations aboutiront le jour où l'organisme envisagé sera bien assuré que nous avons le dessein et la volonté d'exporter et plus encore d'avoir quelque chose à exporter, ce qui est actuellement, en effet, le cas, si nous mettons une série en fabrication, si nous pouvons exporter cet Hurel-Dubois ou d'autres appareils du même genre.

Par conséquent, je suis tout à fait d'accord avec M. Pellenc sur le principe et sur la nécessité d'aller vite, mais je pense que la formule doit être étudiée et mise au point avec le plus grand soin dans les trois mois qui viennent.

A M. Dutoit, je répondrai chaque fois que l'occasion m'en sera donnée par les amendements qu'il a présentés. Je lui demande simplement de vouloir bien considérer que les affirmations que j'ai apportées devant l'Assemblée nationale ne se sont pas envolées en route, que le licenciement est pour moi la chose la plus douloureuse et la plus grave qui soit et il aura rapidement les preuves que j'ai agi — même avant de parler à l'Assemblée nationale — pour éviter ces licenciements, de mon mieux. Je lui demande de vouloir bien m'accorder un très court délai, car je viendrai rendre compte ici, devant le Conseil de la République, des mesures que j'ai prises et de celles que je suis en train de prendre, d'accord d'ailleurs avec mon collègue de l'air, pour arriver à stabiliser cette industrie en péril. Je lui demande, non pas de me faire confiance — je n'ai pas besoin de l'en prier étant donné qu'il a pris lui-même délibérément la position de ne pas voter ce budget — mais simplement d'attendre. Le délai sera court.

Un mot pour terminer. Comme je le disais au départ, j'ai vivement apprécié la tâche qui m'incombe, car elle est passionnante et joue un rôle important dans l'économie du pays. Comme je l'ai fait jusqu'à présent, j'espère que, durant tout le temps qui me sera laissé, je saurai la bien remplir. Je ne ferai pas d'autre promesse devant cette Assemblée. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 14.893.736.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent :

« A concurrence de 12.302.757.000 francs, au titre III : « Moyens des services » ;

« Et, à concurrence de 2.590.979.000 francs, au titre IV : « Interventions publiques », conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi. »

L'article 1^{er} est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A annexé.

Je donne lecture de cet état.

II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 196.097.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission n'a pas suivi exactement la voie qui avait été tracée par l'Assemblée nationale.

L'Assemblée nationale avait effectué un abattement de 172.000 francs sur l'un des articles de ce chapitre et un autre de 100.000 francs. Votre commission a maintenu l'abattement de 172.000 francs, mais elle a renoncé à l'autre abattement de 100.000 francs, qui avait pour objet d'inciter le Gouvernement à accélérer la réorganisation des services du secrétariat d'Etat.

Nous voulions avoir une information sur le plan de réorganisation de ces services. Faute d'avoir une vue d'ensemble sur ce point, nous avons suivi partiellement l'Assemblée nationale.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je demande à la commission des finances et au rapporteur de bien vouloir me donner son accord pour le rétablissement du crédit de 172.000 francs pour la transformation d'un emploi de chef de service en emploi de directeur. Voici les motifs de ma demande.

Cette maison a été composée de services un peu hétérogènes qui ont été rodés, et ont fini par trouver leur unité dans un secrétariat général. Ce personnel, à qui je rends un hommage mérité, a droit à notre encouragement. Néanmoins, il est un fait, c'est que les deux Assemblées ont pris la même position. Il y a des anomalies auxquelles il faut mettre fin. Du fait même que cette administration est aussi bien technique qu'administrative, il est nécessaire de faire une organisation, sinon une réorganisation. Elle sera productrice d'économies et d'efficacité. Je l'ai entreprise dès mon arrivée. Si j'ai créé une mission de contrôle, c'est pour une bonne part à cette fin. Je vais confier à un chef de service un supplément important d'attributions et de travail. Je vais ramener à lui certains éléments administratifs épars, précisément pour effectuer cette réorganisation.

Pour réaliser les vœux que vous avez exprimés à cette tribune, je voudrais faire de ce chef de service un directeur, afin de lui donner toute l'autorité nécessaire. Je me permets, monsieur le rapporteur, de vous demander votre assentiment pour donner à vous-même la plus efficace satisfaction.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai entendu vos explications, qui m'on touché. Il est certain que personne ici ne met en doute la compétence et la valeur professionnelle de la personne visée, mais la commission des finances n'a pas cru que l'autorité de ce fonctionnaire était liée à son traitement. Cette autorité tient à sa propre personnalité.

J'ai défendu tout à l'heure, à la tribune, la thèse qui consiste à dire qu'il fallait améliorer les traitements sans augmenter les effectifs. Je vous ferai remarquer, monsieur le secrétaire d'Etat, que la mesure sollicitée par vous ne s'applique ici qu'à un membre de votre administration, alors qu'ailleurs, pour d'autres personnels, vous n'avez pu donner satisfaction à des demandes aussi justifiées.

Il serait délicat d'accorder le bénéfice d'un traitement supérieur à un seul fonctionnaire, alors que tant d'autres se plaignent.

Ne croyez-vous pas qu'une question comme celle-là sera mieux résolue lorsque nous connaîtrons le rapport que vous entendez nous faire sur l'ensemble du plan de réorganisation ?

A ce moment-là, je ne doute pas que la commission des finances ne revienne sur sa décision. Mais ce soir, il m'est impossible d'accéder à votre désir car il s'agit d'une décision qui a été prise à l'unanimité, je le précise, de la commission

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je m'excuse d'insister auprès de M. le rapporteur et de l'Assemblée, mais c'est pour moi une question d'une grosse importance. Je dois dire simplement ceci. J'ai fait des demandes pour d'autres postes qui méritent également d'être augmentés et ces demandes n'ont pas toutes été acceptées, mais le budget qui est, dans cette circonstance, un peu mon maître, a bien voulu, lui, admettre mes raisons en ce qui concerne la direction dont je réclame, aujourd'hui, la création.

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

M. le rapporteur. La commission maintient son point de vue. Elle vous prie alors, monsieur le président, de bien vouloir consulter l'Assemblée, qui nous départagera, à la lumière des exposés qui viennent d'être faits.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-01 ?...

Le Gouvernement demande la prise en considération du chiffre primitivement demandé par lui, soit 196.269.000 francs.

Je consulte le Conseil.

(Le Conseil décide la prise en considération.)

M. le président. Je mets alors aux voix le chapitre 31-01 avec le chiffre de 196.269.000 francs.

(Le chapitre 31-01, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 20.324.000 francs. »

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Je voudrais faire remarquer que le crédit prévu au chapitre 31-02 complète celui du chapitre 31-01. Il convient donc de demander à l'Assemblée le rétablissement du crédit initialement inscrit par le Gouvernement.

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

Je mets aux voix le chapitre 31-02, avec le chiffre de 20.356.000 francs, crédit initial, dont la commission demande le rétablissement.

(Le chapitre 31-02, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-11. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Rémunérations principales, 349.591.000 francs. »

Par amendement (n° 3) M. Menu propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement.

M. le rapporteur. Cet amendement, portant réduction indicative de 1.000 francs, a pour objet de traduire notre protestation contre le fait que les transformations d'emploi des rédacteurs auxiliaires et l'application de la loi du 3 avril 1950 ne sont pas encore intervenus.

M. Menu aurait désiré à ce sujet obtenir les explications de M. le secrétaire d'Etat.

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

M. le secrétaire d'Etat. Ces explications seront très courtes et donneront satisfaction, je pense, à l'auteur de l'amendement.

Les modalités d'accèsion des rédacteurs auxiliaires aux emplois nouveaux auxquels ils ont vocation d'accès seront prochainement fixées en accord avec la fonction publique — nous sommes actuellement en discussion avec elle — et les nominations pourront intervenir dans les premiers mois de 1954.

Quant à la mise en œuvre de la réforme de l'auxiliaire, elle est déjà effectuée pour les fonctionnaires de l'administration centrale, mais son application aux services extérieurs fait l'objet actuellement de mises au point. Je pense que cela ne sera pas non plus très long.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. Il est retiré, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-11.

(Le chapitre 31-11 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Indemnités et allocations diverses, 14 millions 910.000 francs. »

Par amendement (n° 4) M. Menu propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, cet amendement est conçu dans le même esprit que le précédent. Il tend à provoquer des explications de M. le secrétaire d'Etat sur les raisons pour lesquelles le personnel administratif des services extérieurs est le seul à ne pas bénéficier de l'indemnité de rendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, nous sommes ici devant une question de caractère général. Nous nous sommes trouvés devant une situation qui n'est pas différente de celle d'autres départements ministériels. Nous nous sommes efforcés, au moment de la dernière discussion budgétaire, de trouver les moyens d'attribuer ces primes de rendement à certains fonctionnaires, dont les personnels administratifs des services extérieurs en particulier.

Ce que je puis dire ici, c'est que je souhaite que, l'an prochain, le ministre des finances accepte de prendre les textes réglementaires qui nous permettront de donner satisfaction à la demande qui nous est présentée.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. Ici, contrairement à ce que j'ai dit tout à l'heure pour le précédent amendement, il serait utile de maintenir cet abatement indicatif, car son adoption permettrait à M. le secrétaire d'Etat de discuter avec son collègue le ministre des finances dans de meilleures conditions.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Menu, accepté par la commission et le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-12, avec le chiffre de 14 millions 909.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement qui vient d'être mis aux voix.

(Le chapitre 31-12, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 517 millions 830.000 francs. »

Par amendement (n° 6), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai déjà développé cet amendement au cours de mon intervention dans la discussion générale. Je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous devez bien connaître la question, car elle a été débattue devant l'Assemblée nationale au cours de la discussion du présent budget.

Cet amendement concerne les ouvriers de l'aviation civile dont la situation est réglée par analogie avec celle de leurs homologues de l'aviation militaire auxquels un décret donne droit à la parité avec ceux de la métallurgie de la région parisienne. Ce décret n'a jamais été appliqué. Cet amendement tend à l'application de cette mesure aux ouvriers de l'aviation civile.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Si je ne me trompe, il s'agit d'un amendement tendant à provoquer l'application d'une mesure qui devrait s'appliquer à l'aviation civile. Je voudrais savoir si vous visez l'assimilation entre les deux personnels.

M. Dutoit. Oui.

M. le secrétaire d'Etat. Dans ce cas, je pourrai accepter votre amendement, l'assimilation étant de règle entre les deux départements.

M. Dutoit. Il s'agit du personnel de l'aviation civile.

M. le secrétaire d'Etat. C'est bien exact.

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

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas été consultée. Il me semble pourtant qu'elle pourrait accepter l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-13, avec le chiffre de 517.829.000 francs.

(Le chapitre 31-13, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-21. — Navigation aérienne. — Rémunérations principales, 2.027.859.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agit dans ce chapitre de la suppression de trois postes de contrôleur de la navigation aérienne, pour gager les créations d'emplois prévues au chapitre 31-71 sur l'aviation légère et sportive. Nous sommes d'accord pour que l'on crée des emplois à l'aviation légère et sportive, mais nous ne croyons pas que, pour autant, on doive en supprimer au contrôle de la navigation aérienne, qui est un service au moins aussi important que l'aviation légère et sportive.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je suis bien obligé, monsieur le rapporteur, de vous donner ici une explication un peu longue et je m'en excuse d'avance; en effet, l'affaire n'est pas très simple.

Voici de quoi il s'agit. L'extension progressive des tâches qui incombent au service de l'aviation légère et sportive a contraint ce dernier à augmenter progressivement les effectifs du personnel navigant chargé de l'enseignement. D'où la nécessité de créer deux postes de chefs pilotes adjoints et deux postes de moniteurs de pilotage. Conformément aux demandes de la direction du budget, les créations d'emplois pour 1954 doivent être gagées en crédits et en emplois. Le gagé n'a pu être trouvé sur les chapitres de personnel de l'aviation légère et sportive, dont les effectifs sont peu importants, comme vous le savez. Donc, pour donner satisfaction à l'aviation légère et sportive, il a fallu chercher à faire porter le gagé en question non pas sur ce service, mais sur un autre. On a choisi une direction à effectifs importants, et c'est ainsi qu'on a pu décider de supprimer trois postes de contrôleurs de la navigation aérienne.

Mais, me direz-vous, vous avez fait tort à la navigation aérienne. Je peux vous répondre, là aussi, que les besoins de la direction de la navigation aérienne en contrôleurs seront partiellement satisfaits en 1954 par un plan de transformation de 161 agents contractuels en 161 postes de contrôleurs de la navigation aérienne.

Ces créations de postes ont été autorisées par la loi de finances, portant ouvertures de crédits pour l'exercice 1953 et, pour l'exercice 1954, une nouvelle transformation sera opérée de 399 agents de la navigation aérienne en 399 contrôleurs. Cela fera l'objet d'un décret qui sera pris en application de la loi de 1948, tendant au redressement économique et financier. En définitive, la direction de la navigation aérienne, après avoir été placée devant la difficulté, a bien voulu accepter de prendre la responsabilité de donner ce gagé et nous nous sommes assurés, bien sûr, que les corps de contrôleurs seront suffisamment dotés, grâce aux deux séries de mesures prises pour l'ensemble des besoins actuels.

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

M. le rapporteur. Les fonctions seront donc assurées, malgré la suppression des trois postes de contrôleurs de la navigation aérienne.

M. le secrétaire d'Etat. Je me permets de demander au Conseil de revenir au chiffre proposé par le Gouvernement.

M. le rapporteur. C'est le chiffre qui a été adopté par la commission et qui est proposé par elle.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix le chapitre 31-21, au chiffre de 2 milliards 27.859.000 francs.

(Le chapitre 31-21, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-22. — Navigation aérienne. — Indemnités et allocations diverses, 234.738.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 7), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. A la faveur de cet amendement nous voudrions demander à M. le secrétaire d'Etat d'examiner les revendications du personnel des aérodromes de Bastia et de Poretta qui touche une indemnité de 200 francs par mois, indemnité qui a été fixée en 1946. Malgré les revendications et les demandes de ces personnels, cette indemnité n'a jamais été revalorisée depuis cette date.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Je veux répondre à M. Dutoit que c'est une assez vieille histoire. J'ai été amené, devant les difficultés que j'ai rencontrées, à prescrire une enquête pour savoir exac-

tement quelle était la situation. C'est seulement à la suite de cette enquête que je pourrai obtenir satisfaction de la part de la direction du budget. J'ai promis d'abord de lui apporter un rapport précis avant de prendre position sur ce point particulier. Nous trouverons toujours la possibilité d'arranger cette affaire qui ne présente que peu d'importance.

M. Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Dutoit. Je veux bien accepter la promesse de M. le secrétaire d'Etat, mais c'est la troisième année que je défends pareil amendement dans ce budget et c'est la troisième fois qu'on me promet de régler cette question.

M. Georges Marrane. Il n'y a pas d'inconvénient à voter cet amendement, car il permettra à M. le secrétaire d'Etat d'appuyer sa thèse.

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

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 31-22, au chiffre de 234.737.000 francs.

(Le chapitre 31-22, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-31. — Groupement aérien. — Rémunérations principales, 148.932.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Rémunérations principales, 12.701.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Indemnités et allocations diverses, 15.337.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-51. — Météorologie nationale. — Rémunérations principales, 1.034.585.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Votre commission des finances a suivi la voie tracée par l'Assemblée nationale; elle proteste contre la suppression de cinq postes d'ingénieurs. Nous estimons que, si l'on supprime ces postes, on n'aura bientôt plus d'ingénieurs du tout. La commission serait heureuse d'avoir l'avis de M. le secrétaire d'Etat sur cette question.

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

M. le secrétaire d'Etat. Monsieur le rapporteur, je vais essayer de vous rassurer. L'effectif des ingénieurs de la météorologie est actuellement au complet par suite d'une série de mesures: des nominations qui ont été imprévisibles; il s'agit de l'application de l'ordonnance du 15 juin 1945 sur les candidats empêchés d'accéder à la fonction publique pour faits de guerre, par suite de l'intégration des cadres locaux indochinois et des réintégrations consécutives à un arrêt du conseil d'Etat.

Comme c'est un corps jeune, il n'y a pas de dégagement par des mises à la retraite, si bien qu'il sera impossible de titulariser les élèves ingénieurs qui termineront leur stage en 1954.

Qu'avons-nous pu faire ? Nous avons demandé la transformation d'emplois, c'est-à-dire la création de trois emplois d'ingénieurs gagée par la suppression d'emplois d'ingénieurs-élèves. La réalisation de cette mesure va permettre la nomination au grade d'ingénieur de trois ingénieurs-élèves actuellement à l'école. Elle ne présente donc pas de gêne pour le recrutement.

Pour l'avenir, il restera encore cinq emplois d'élèves. Actuellement, ce chiffre nous paraît suffisant étant donné que la perspective de dégagements, au cours des années à venir, limite malheureusement, à partir de maintenant, les possibilités de recrutement.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Au nom de la commission, je prends acte des déclarations de M. le secrétaire d'Etat.

J'espère qu'à l'occasion d'un prochain budget, monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas amené à nous demander des crédits pour de nouvelles créations de postes.

Dans ces conditions, je retire l'abattement et je propose au nom de la commission le chiffre primitivement proposé par le Gouvernement.

M. le secrétaire d'Etat. Je vous remercie.

M. le président. Je mets alors aux voix le chapitre 31-51, avec ce chiffre de 1.034.587.000 francs.

(Le chapitre 31-51, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-52. — Météorologie nationale. — Indemnités et allocations diverses, 136.701.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-61. — Bases aériennes. — Rémunérations principales, 624.846.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-62. — Bases aériennes. — Indemnités et allocations diverses, 31.229.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-63. — Bases aériennes. — Ouvriers permanents. — Salaires et accessoires de salaires, 74.874.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 5), M. Menu propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Par cet amendement, nous demandons à M. le secrétaire d'Etat, d'une part, les raisons pour lesquelles les ouvriers des bases aériennes en Algérie n'ont pas le même statut que les autres ouvriers du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale en Algérie et, d'autre part, quand les mesures administratives seront prises afin que cesse cette anomalie, grandement préjudiciable aux intéressés.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je tiens à dire que les anomalies que vous venez de signaler sont les mêmes en Algérie et dans la métropole. Il s'agit de personnels appartenant au département des travaux publics et, malheureusement, nous n'avons aucun moyen direct sur eux, car ce n'est pas une gestion qui nous appartient. Je constate l'anomalie et je ferai de mon mieux auprès de mon collègue des travaux publics pour lui signaler vos observations. Si vous le désirez, je veux bien accepter l'amendement que vous venez de défendre; il me permettra de traiter la question, mais cela ne sera pas facile, je tiens à vous le dire.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. M. le ministre l'accepte !

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-63, au chiffre de 74.873.000 francs.

(Le chapitre 31-63, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-71. — Aviation légère et sportive. — Rémunérations principales, 108.740.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-72. — Aviation légère et sportive. — Indemnités et allocations diverses, 24.788.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-91. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 66.171.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-92. — Indemnités résidentielles, 1.237.229.000 francs. » — *(Adopté.)*

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 988.454.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 18.823.000 francs. » — *(Adopté.)*

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 14.218.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 28 millions 282.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-21. — Navigation aérienne. — Remboursement de frais, 122 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-22. — Navigation aérienne. — Matériel, 534.626.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-23. — Navigation aérienne. — Dépenses de sauvetage en mer et à terre, 68.060.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-31. — Groupement aérien. — Matériel, 240.776.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Remboursement de frais, 11.381.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Matériel, 42.861.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-51. — Météorologie nationale. — Remboursement de frais, 55 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-52. — Météorologie nationale. — Matériel, 574 millions 900.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'ai signalé cette question dans le rapport que j'ai présenté ce soir à la tribune. Il s'agit de la météorologie nationale. Une lettre rectificative est venue à la dernière minute apporter une réduction de 50 millions. L'Assemblée nationale, voulant protester contre les réductions opérées dans ce service qu'elle juge et que nous jugeons aussi fort important, a, malheureusement, disjoint l'article.

Maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat n'a plus la possibilité d'assurer la fonction visée par le chapitre. Votre commission a accepté de revenir au crédit initial du Gouvernement. Elle pense que M. le secrétaire d'Etat estime que ce crédit est encore nécessaire. *(Sourires.)*

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, ce crédit est-il nécessaire ?

M. le secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je ne puis que vous dire que je le juge indispensable. Je le trouve même insuffisant. Mais le malheur des temps et la politique budgétaire me mettent dans l'obligation de me contenter des crédits qui m'ont été attribués après des discussions souvent difficiles.

Je tiens à remercier ici la commission des finances, non seulement d'avoir rétabli ce crédit, mais d'avoir attiré mon attention sur son insuffisance. Je me trouve, dans la situation provisoire actuelle, obligé de choisir entre les tâches qui me sont confiées et, puisque j'ai dû abandonner ainsi 50 millions au titre des économies décidées par le Gouvernement, je ne puis qu'assurer le Conseil que je donnerai, dans l'emploi de ces crédits, la priorité la plus absolue à tout ce qui concerne la sécurité aérienne.

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

Je mets aux voix le chapitre 34-52, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 34-52 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-53. — Météorologie nationale. — Armement et fonctionnement des navires météorologiques stationnaires, 146.500.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. C'est exactement la même question. Comme pour le chapitre précédent, le chiffre proposé par la commission est celui demandé primitivement par le Gouvernement.

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

Je mets aux voix le chapitre 34-53, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 34-53, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-61. — Bases aériennes. — Remboursement de frais, 50.732.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-62. — Bases aériennes. — Matériel, 258 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-71. — Aviation légère et sportive. — Remboursement de frais, 5.387.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-72. — Aviation légère et sportive. — Matériel, 234.546.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 8), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, au cours de la discussion du budget de 1953, qui est venue devant notre assemblée le 22 janvier, j'ai souligné que les modifications proposées dans l'attribution des appareils aux aéroclubs constitueraient un obstacle à leur développement. La cession des avions appartenant aux sociétés d'aviation légère et sportive était un cadeau empoisonné pour les aéroclubs restés fidèles aux principes de l'aviation populaire. J'indiquais que le projet de loi qui consiste à céder des avions appartenant aux sociétés d'aviation légère et sportive pour un prix symbolique n'est pas un avantage pour les aéroclubs. En effet, le Gouvernement en profite pour mettre à la charge de ceux-ci les dépenses d'entretien et les réparations, ce qui n'était pas le cas dans le passé.

En fait, il faut bien dire que la politique du ministère vis-à-vis des aéroclubs s'inspire d'une politique de classe tendant à rendre impossible la pratique de l'aviation par les jeunes travailleurs. Pratiquement, un certain nombre d'aéroclubs sont condamnés à disparaître car, en mettant à leur charge les dépenses de révision, de réparation, d'entretien et de renouvellement qui étaient autrefois à la charge du ministère, il en est un très grand nombre qui ne pourront pas supporter ces dépenses.

J'ajoute que ce n'est pas le seul moyen employé par le ministère pour asphyxier un certain nombre d'aéroclubs populaires ne disposant que de peu de ressources. Un deuxième moyen utilisé, c'est la discrimination qui a été apportée, dans le budget de 1953, parmi les aéroclubs. Pour cela, le ministère a créé le système d'agrément afin, disait-il, de concentrer nos possibilités sur un certain nombre d'aéroclubs qualifiés. Mais qui détermine la qualification, et sur quelle base ?

Au début de l'année, M. le secrétaire d'Etat indiquait : « Il faut dire que, sur 500 aéroclubs qui existent en France, il y en a 200 ou 250 qui ont donné des résultats valables et qui ont une activité soutenue. Nous connaissons un certain nombre d'aéroclubs qui ont des bureaux, qui existent, mais qui n'ont aucune activité. Nous voulons tenir compte non seulement de l'effort accompli et des résultats obtenus, mais aussi de la date de constitution de ces aéroclubs, car nous en connaissons un certain nombre qui sont venus à l'aviation au moment où, précisément, il y avait quelque péril et où tout était plus difficile que maintenant.

Or, il est évident que cette méthode n'a pas été observée pour l'agrément, je devrais plutôt dire pour le non-agrément, d'un certain nombre d'aéroclubs. Je citerai un exemple, celui de l'aéroclub « Les Aiglons » d'Ivry. Il a été fondé en 1936, il a toujours eu une activité soutenue. Il rentre donc bien dans la définition donnée par M. le secrétaire d'Etat au mois de janvier de cette année. Cependant, il n'a pas été agréé et je voudrais bien savoir pourquoi.

Je me demande si l'agrément n'a pas été refusé en application d'une circulaire que M. le secrétaire d'Etat a envoyée aux préfets, circulaire dans laquelle il leur demandait de procéder à des enquêtes sur les aéroclubs sollicitant leur agrément.

Dans cette circulaire, je relève entre autres ceci :

« Je vous serais obligé de bien vouloir me transmettre dès que possible, sous le présent timbre, les demandes qui vous seront adressées, accompagnées d'un rapport de votre part. Ce rapport devra me faire connaître votre avis sur la suite à donner à ces demandes, compte tenu du degré de confiance, au point de vue national, qui peut être accordé en fonction tant de la personnalité et des opinions des dirigeants que de la conduite du ou des moniteurs. »

Je crois que cette circulaire n'est pas du tout dans la note de ce qu'avait déclaré le ministre devant le Conseil de la République au mois de janvier de cette année. C'est pourquoi je me permets de poser à M. le ministre la question de savoir si c'est sur la base de cette enquête qui est contraire à la Constitution et qui sent le maccarthisme à plein nez (*Rires*), que l'on refuse l'agrément à un certain nombre d'aéroclubs.

Je me demande également si ce n'est pas peut-être le fait que le club « Les Aiglons » a son siège à Ivry et la personnalité de son maire qui font obstacle à l'agrément. (*Sourires*.) Pourquoi ? Je ne crois pas qu'ici personne puisse mettre en doute le sentiment national du maire de la commune d'Ivry. Il l'a prouvé pendant l'occupation ennemie. (*Très bien ! très bien !*)

Je rappelle que les résultats obtenus par le club « Les Aiglons » sont très satisfaisants et je pose à M. le ministre la question : Peut-on obtenir l'agrément ? A moins que la cause du non-agrément ne provienne du fait que le recrutement de cet aéroclub s'effectue surtout parmi les jeunes travailleurs. Le rapporteur M. Dubois a d'ailleurs reconnu, dans son rapport, que le classement des clubs agréés avait donné lieu à un certain nombre d'injustices et il estimait que ces injustices devraient être révisées.

Alors je pose la question suivante : avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de réviser les injustices ? Je rappelle d'ailleurs qu'au début de l'année M. le ministre avait déclaré à cette tribune, que chaque année serait revue la liste des aéroclubs agréés. Avez-vous l'intention, comme cela a été déclaré au début de l'année à la tribune, de revoir l'agrément, et surtout de le modifier dans un sens plus juste que celui de la circulaire ? Je suis persuadé que l'aéroclub d'Ivry a été victime de cette interprétation, et j'ai bien peur que d'autres aéroclubs ne se trouvent dans le même cas.

Je voudrais poser également une autre question à M. le ministre. Dans le budget qui nous est présenté, sur ce cha-

pitre, le Gouvernement a introduit une lettre rectificative qui réduit le crédit initial de 15 millions. Je me demande, devant cette réduction, s'il l'on n'a pas encore l'intention d'étrangler quelques aéroclubs déjà agréés. En effet, s'il y a moins d'argent, l'aide que recevront les aéroclubs sera moindre. Le crédit de 1953 était déjà notoirement insuffisant. Dans le projet de 1954 qui nous a été distribué, le crédit de ce chapitre était le même qu'en 1953 ; mais devant notre assemblée, comme entre-temps une lettre rectificative a été déposée, le crédit se trouve réduit de 15 millions. Je crois qu'il n'est pas superflu de rappeler l'intérêt que présente l'aviation légère et sportive. Ce chapitre 34-72 touche aux buts mêmes des aéroclubs, à leur fonctionnement proprement dit.

L'objectif des aéroclubs du service de l'aviation légère et sportive (S. A. L. S.) est important pour le pays. Cet objectif, c'est d'abord la formation de pilotes. Il faut développer chez les jeunes le goût des sports aériens, ce qui permet de trouver dans notre pays les éléments nécessaires et les cadres de l'aviation civile, les pilotes radiomécaniciens, etc. Pour notre industrie française, cela fait également une publicité indispensable à la suite de records établis par nos pilotes, en vol à voile, notamment, puisque nos usines ont obtenu des commandes de l'étranger. Dans l'agriculture, il y a la lutte contre les parasites, contre les incendies de forêts, la grêle, le jet de poudre d'engrais, etc. Tout cela est extrêmement utile aussi pour la santé publique ou l'on peut apporter des secours d'urgence, des traitements par cure d'altitude pour la coqueluche, la tension, etc., et même pour le commerce, pour la détection des bancs de poissons.

Nous sommes loin de réaliser un tel programme en France, mais, dans beaucoup de pays, les aéroclubs sont utilisés pour ces travaux. Je demande donc que pour le S. A. L. S., qui reçoit son impulsion d'un personnel au-dessus de tout éloge, qui se dépense sans compter avec une compétence indiscutable, il soit tenu compte de la qualité de ce personnel. Je dirai qu'il est regrettable que ces agents, qui, depuis de nombreuses années, ont la lourde charge du fonctionnement d'un secteur de la vie publique, n'aient pas encore vu leur situation personnelle solidement établie par l'intégration dans le cadre de la fonction publique. Ainsi, en résumé, les services que peut rendre le S. A. L. S. démontrent que l'intérêt de la nation exige qu'un effort plus important soit fait pour le développement des aéroclubs.

C'est le sentiment de l'Assemblée nationale et de la commission des finances. L'Assemblée nationale a procédé sur ce chapitre à une réduction indicative de 1.000 francs et notre commission des finances a maintenu cette réduction avec la même indication. Je demande au Conseil de la République de montrer que nous considérons les crédits prévus par les aéroclubs comme notoirement insuffisants et que nous nous associons volontiers au désir de l'Assemblée nationale et de sa commission des finances, en adoptant mon amendement, qui tend également à une réduction indicative de 1.000 francs.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je répondrai à M. Marrane simplement ceci : que la réduction de 15 millions m'est évidemment très pénible et fait partie des sacrifices que j'ai acceptés, évidemment à regret. Je ne manquerai pas de tirer le meilleur parti des crédits qui me sont laissés.

Peut-être aurais-je pu accepter l'amendement présenté par M. Marrane, s'il l'avait fait comme je m'y attendais, en exprimant des regrets pour un crédit diminué. Mais, du moment où il a donné à son intervention un caractère politique, je prends nettement position et je me déclare contre son amendement.

M. Georges Marrane. Je me permets de signaler à M. le ministre que la circulaire dont je lui ai parlé émane du secrétaire d'Etat à l'aviation populaire, ministère des travaux publics.

M. le secrétaire d'Etat. Vous avez dit que c'était une circulaire aux préfets.

M. Georges Marrane. Voulez-vous que je vous en donne la date ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en serais reconnaissant.

M. Georges Marrane. Je n'ai pas de secret pour vous ! (*Rires*.) Cette circulaire est du 10 avril 1952.

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

M. le rapporteur. Je voudrais faire remarquer à M. Marrane que la commission des finances s'était associée à l'attitude de l'Assemblée nationale en vue de protester contre l'absence de primes d'entretien. Il s'agit toujours du cadeau empoisonné.

J'ai signalé, dans mon rapport, que l'Etat s'était engagé à participer aux frais de la première revision. C'était un geste. La commission des finances ne l'avait pas jugé suffisant et c'est pourquoi elle avait maintenu la position de l'Assemblée nationale, mais elle ne s'était pas prononcée sur l'amendement et je ne crois pas qu'elle puisse l'accepter.

M. le président. Monsieur Marrane, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marrane. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Marrane, repoussé par la commission et le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 34-72, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 34-72 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-81. — Transports aériens. — Formation et examens en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial. — (Mémoire.)

« Chap. 34-91. — Loyers et indemnités de réquisition, 99 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 257.014.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 732.854.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-94. — Loyers et indemnités de réquisition. — Paiements pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 34-95. — Personnel militaire. — Remboursement de frais, 24.329.000 francs. » — *(Adopté.)*

5^e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, 892.032.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 35-62. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. — (Mémoire.)

7^e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 25.500.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

TITRES IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3^e partie. — Action éducative et culturelle.

« Chap. 43-91. — Subventions diverses, 206.979.000 francs. »
La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je crois que mon rapport donne toutes explications; c'est assez compliqué.

On réclame un crédit, celui qui concerne les subventions nationales. Ensuite il y a deux abattements indicatifs. Par l'un, que connaît bien M. le ministre, il s'agissait de protester contre le prix de l'essence; l'autre, qui a un caractère nouveau, est présenté par mon collègue, M. Lamarque. Ce dernier a fait remarquer à la commission des finances, qui l'a d'ailleurs approuvé, les difficultés éprouvées par les aéroclubs pour garer leurs appareils et il a demandé s'il ne serait pas possible d'envisager de louer les hangars appartenant à l'Etat à un prix symbolique. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous attirons votre attention sur ce sujet. Si vous pouviez nous faire une promesse ferme, je crois que M. Lamarque ne maintiendrait pas son abattement. Dans le cas contraire, nous serions obligés de le maintenir.

Par contre, en ce qui concerne la subvention au Méditerranée-Niger, la commission avait supprimé le crédit sous réserve d'explication motivée de votre part.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. En ce qui concerne la première question, je remercie beaucoup la commission des finances d'avoir bien voulu rétablir la subvention à la fédération aéronautique nationale.

Sur la détaxe du carburant je n'ai pas à changer un mot à ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale.

Quant à M. Lamarque, je puis lui donner toute garantie, étant donné que le désir qu'il a exprimé par son amendement rentre également dans le cadre de mes demandes personnelles.

Je serais donc d'accord sur le principe, mais il serait nécessaire d'introduire cette mesure dans un article de loi; mais cela n'est pas possible dans le présent budget.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, comme vous ne pouvez pas donner satisfaction entière à M. Lamarque ce soir, ne serait-ce qu'au point de vue formel, j'estime que son abattement devrait être maintenu.

M. le secrétaire d'Etat. Je suis d'accord avec vous, étant entendu que cet abattement aurait uniquement le sens que vous avez souligné.

Enfin, j'ai une explication à donner en ce qui concerne le Méditerranée-Niger. A ce propos, un accord fut passé qui, actuellement, se présente de la façon suivante:

Nous devons donner au Méditerranée-Niger une contribution de 5 p. 100 qui nous permet de profiter de la piste saharienne et non pas du chemin de fer. Cette piste nous est utile pour dégager nos propres aérodromes et en particulier celui l'Aloucf. C'est donc un engagement contractuel. Dans ces conditions, je vous demande de bien vouloir retirer votre abattement.

M. le président. Par voie d'amendement n° 9, M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire la dotation du chapitre 43-91 de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Cette année encore, le budget du secrétariat à l'aviation légère et sportive (S. A. L. S.) sera très insuffisant puisque, en général, même pour les chapitres reconduits cela correspond à une diminution, le coût de la vie ne cessant d'augmenter.

Pour avoir une idée de la pauvreté de ce service, il suffit de savoir qu'il y a 377 aéroclubs affiliés à la fédération nationale aéronautique, dont 290 fonctionnent avec du matériel de l'Etat, 165 aéro-clubs seulement sont agréés et le S. A. L. S. ne dispose que de 157 navigants pour assurer l'activité de toutes ces associations. Une grande partie de ces navigants travaillent dans les centres nationaux, n'étant pas ainsi directement au service des aéroclubs.

Les subventions accordées aux associations de sports aériens sont ridiculement insuffisantes. On peut constater que, depuis plusieurs exercices, le budget de l'Etat fait apparaître un crédit annuel d'environ 28 millions, ce qui, réparti sur l'ensemble, représente une subvention mensuelle de 6.000 francs.

Bien sûr, il existe une ristourne sur le prix d'heure de vol, mais elle doit être considérée comme un remboursement des impôts sur l'essence que payent les associations et encore cette année le Gouvernement demande une diminution de 20 millions des crédits destinés à payer cette ristourne.

Au début de l'année M. le ministre avait déclaré dans cette enceinte, que la ristourne accordée serait de 7,50 francs par cheval-heure de vol. Contrairement aux engagements pris il n'a été accordé, en définitive, qu'une somme de 7 francs, ce qui constitue une diminution très importante pour les aéroclubs pauvres.

Tout à l'heure, notre rapporteur M. Dubois a indiqué que l'heure de vol revenait de 6.000 à 7.000 francs et que la prime donnée aux aéroclubs pour les élèves pilotes de moins de vingt et un ans, s'élève par aéroclub, au maximum à 2.000 francs. Mais, pour ceux qui ont plus de vingt et un ans, la prime n'est que de 1.000 francs.

Dans ces conditions, c'est très insuffisant. Il faut tenir compte également que l'on réduit le montant de la ristourne alors que, cette année, il y a une augmentation des impôts sur l'essence. Par conséquent, avec le même crédit on aurait eu moins d'heures de vol à subventionner. Le prix de l'essence ayant augmenté du fait de l'augmentation des impôts, c'est, en définitive, une nouvelle réduction du crédit.

Un avion Stamp consomme environ 30 litres par heure de vol, si bien que le prix de l'impôt payé dépasse largement la subvention accordée aux aéroclubs. C'est bien la preuve du ralentissement de l'activité des aéroclubs.

Tout à l'heure, notre camarade Dutoit a souligné que le total des heures de vol a diminué en 1953. Si l'on réduit encore les crédits pour 1954, il y aura une nouvelle diminution du nombre d'heures de vol.

C'est pour protester contre cette situation, pour demander une augmentation des crédits et du taux horaire par cheval heure de ristourne que j'ai déposé mon amendement tendant à une réduction indicative de 1.000 francs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Pour donner à M. Marrane la preuve de mon impartialité, j'accepte son amendement.

M. Georges Marrane. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 43-91 avec le chiffre de 214.979.000 francs, proposé par la commission.

(Le chapitre 43-91, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président.

5^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

« Chap. 45-61. — Subventions d'exploitation et garanties d'intérêts, 850 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 45-81. — Transports aériens. — Rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie, 1.534 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission, en rétablissant le crédit voté par l'Assemblée nationale exprime le souhait de voir entrer en service sur les lignes de l'Union française les appareils moyen-courrier que la France est en état de produire.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. En dehors des Bréguet deux-ports qui sont actuellement en service, nous allons avoir par le choix de la commission que nous venons de désigner un prototype de moyen courrier qui sera mis en service en série. On construira une quinzaine d'appareils de ce type pour l'exploitation des lignes d'Europe et de Méditerranée.

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

Je mets aux voix le chapitre 45-81 avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 45-81 est adopté.)

M. le président.

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). » — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). » — (Mémoire.)

Je mets aux voix l'article 1^{er}, avec la somme de 14 milliards 901.938.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres figurant à l'état A annexé.

(L'article 1^{er}, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 16.257 millions 998.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 13.254 millions de francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

« Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 14.568.999.000 francs pour les crédits de paiement et de 11 milliards de francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 1.688.999.000 francs pour les crédits de paiement et de 2.254 millions de francs pour les autorisations de programme,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B annexé.

Je donne lecture de cet état :

Travaux publics, transports et tourisme.

SECTION II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 53-20. — Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, 870 millions de francs.

« Crédit de paiement, 670 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-20.

(Le chapitre 53-20 est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique :

« Autorisation de programme. (Mémoire.)

« Crédit de paiement, 50 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études, de prototypes et de premier établissement :

« Autorisation de programme, 4 milliards de francs.

« Crédit de paiement, 3.690.999.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. le ministre ayant répondu au cours de ses déclarations à la question relative à l'opportunité d'une étude approfondie des hélicoptères à réaction, je crois pouvoir retirer l'abattement de 1.000 francs, proposé par la commission des finances, à la demande de M. Pellenc.

Je propose donc au Conseil le chiffre de 3.700 millions, pour le chapitre 53-24.

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

Je mets aux voix le chapitre 53-24, avec le nouveau chiffre de 3.700 millions.

(Le chapitre 53-24, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole :

« Autorisation de programme, 1.458 millions de francs.

« Crédit de paiement, 3.191 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 1) M. Jean Bertaud propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Cet amendement a été déposé pour marquer une fois de plus notre ferme volonté de voir améliorer les installations d'infrastructure de nos aéroports.

L'insuffisance des crédits consacrés à l'infrastructure est évoquée chaque année à l'occasion de l'examen du budget du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale. Chaque fois, le représentant du Gouvernement assistant à nos débats, qu'il soit ministre ou secrétaire d'Etat, ne manque jamais de nous donner des apaisements verbaux sur ce point, en nous assurant que tout est fait ou sera fait pour apaiser nos inquiétudes et celles de tous ceux qui s'intéressent à l'aviation civile et commerciale et en reconnaissant le rôle prédominant qu'elle joue de plus en plus dans l'économie française et les relations internationales. Mais nous sommes aussi obligés de constater, chaque année, qu'aucun effort vraiment sérieux n'a été réalisé et que nous nous trouvons toujours en face les mêmes préoccupations et des mêmes espérances.

J'irai même plus loin en affirmant que nous avons l'impression que les dépenses engagées sur les toujours trop faibles crédits disponibles l'ont été sans qu'une véritable doctrine ou qu'un véritable plan aient été élaborés.

En effet, quand on veut bien se donner la peine d'examiner le problème, on s'aperçoit que, aussi bien dans le domaine de la météorologie que dans celui de l'aménagement des pistes ou des aides à la navigation, nos terrains et nos lignes aériennes ne sont que très imparfaitement équipés en appareils dont l'utilisation paraît indispensable si l'on veut bien tenir compte des progrès réalisés par la navigation aérienne.

A différentes reprises, aussi bien dans les assemblées parlementaires que dans les congrès et conférences des gens du métier ou s'intéressant au métier, le caractère hétéroclite de l'équipement métropolitain a été souligné. Au système fondé sur la moyenne fréquence des radioalignements et des radiophares, a été ajouté un réseau de triangulation radiophonique

pour satisfaire les partisans de la très haute fréquence. Comme si cela ne suffisait déjà pas, on a mis en place, en 1953, cette année même, les premiers éléments du réseau Decca. Or, il n'y a pas actuellement en service d'appareils civils dont l'équipement permette l'utilisation de cette chaîne.

Il ne s'agit pas ici de discuter de la valeur de ce nouveau procédé, mais seulement de démontrer que, sur le territoire national, son installation ne présentait pas un caractère d'urgence. Puisqu'il n'y avait pas urgence, peut-être eût-il mieux valu, tout au moins pour le moment, utiliser les crédits très importants affectés à cette installation à l'amélioration des aides à la navigation aérienne.

C'est donc pour protester contre ce manque de coordination des efforts et attirer une fois de plus l'attention des responsables de l'aviation civile et commerciale sur un problème que nous entendons voir résoudre tout de même un jour, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation aérienne et pour maintenir intact le prestige des ailes françaises et la renommée de valeur de ses équipages, que j'ai déposé cet amendement comportant une réduction indicative, amendement que je vous demande de bien vouloir adopter.

M. Aubert, président de la commission des moyens de communications, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme (parlant d'un banc à droite). Monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'excuse de parler d'une place qui ne m'est pas habituelle; c'est sans doute simplement pour montrer que l'aviation n'appartient à aucune fraction politique mais à la nation tout entière. (Sourires.)

Je voudrais faire une brève observation. Vos services, monsieur le ministre, ont établi un plan de cinq ans qui comportait un certain nombre de chiffres. Ou bien ces chiffres ont été prodigieusement enflés par vos services, et c'est répréhensible, ou bien — ce que je crois, malheureusement — ce sont les chiffres anormalement bas que vous avez acceptés qui sont répréhensibles. Voilà qui nous inquiète.

Cela me contraint à vous dire, malgré les excellents rapports que la commission entretient avec vous et avec vos services, bien que nous soyons persuadés de l'effort personnel que vous avez accompli, que votre responsabilité est engagée, qu'elle est lourde et que nous devons vous la laisser tout entière.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas eu à délibérer sur l'amendement de M. Bertaud. Elle ne peut que s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Je ne veux pas engager un débat sur une question assez technique. D'autre part, pour épargner le temps du Conseil, j'accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Bertaud.
(L'amendement est adopté.)

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, sur ce chapitre 53-90, je demande à la commission des finances et au Conseil de vouloir bien rétablir, en autorisation de programme, le crédit de 20 millions qui a été supprimé par l'Assemblée nationale et qui avait pour objet de permettre l'étude préalable de la construction d'un immeuble destiné à regrouper tous les services centraux du secrétariat d'Etat qui sont actuellement dispersés à tous les coins de Paris. Ce n'est pas un ministère, à vrai dire, que le secrétariat à l'aviation civile, c'est plutôt une maison à succursales multiples !

Pour arriver à mettre d'accord les services autrement que par le téléphone, c'est-à-dire quand il faut convoquer les directeurs ou les fonctionnaires, il faut multiplier l'usage des automobiles. On obtient, de ce fait, un rendement vraiment dérisoire. Puisque nous avons abordé tout à l'heure ce sujet du rendement et puisque j'ai demandé, pour d'autres raisons, que l'on me donne la satisfaction de pouvoir regrouper mes services de façon à les administrer plus efficacement, il faut que l'on me donne sur ce point satisfaction.

De quoi s'agit-il ? La commission qui s'occupe de cette question des édifices ministériels avait, dans son programme, décidé de donner 500 millions cette année à l'aviation civile pour en finir avec une situation vraiment impossible et reconnue comme telle. Pour des raisons que vous connaissez, il a fallu cette année procéder à des réductions budgétaires. On pouvait évidemment remettre cette construction à l'année prochaine — elle a déjà été reportée tant de fois ! — mais j'avais tout de même obtenu des services du budget l'attribution de 20 millions pour les études préalables nécessaires pour que, à partir de 1955, les travaux puissent commencer.

Ces 20 millions m'ont été retirés par l'Assemblée nationale. Je serais désireux que la commission des finances et le Conseil rétablissent le crédit. C'est pour moi une question de vie ou de mort; c'est une question de travail quotidien. Je demande d'ailleurs peu de chose en cette matière, puisque même si le Parlement m'accorde ces 20 millions, il pourra toujours juger de l'opportunité de cette construction. Ne soyez pas plus cruels que la direction du budget avec laquelle je m'étais mis d'accord et, je vous en prie, accordez-moi ce crédit.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas eu l'avantage d'entendre les explications de M. le ministre. Je ne peux donc que maintenir son point de vue.

Je demande que l'on consulte le Conseil.

M. le président. Le Gouvernement demande la prise en considération du chiffre qu'il avait primitivement demandé. Cela revient au rétablissement d'une somme de 20 millions en autorisation de programme.

Je consulte le Conseil sur la prise en considération.

(Le Conseil décide la prise en considération.)

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

Je mets aux voix le chapitre 53-90 avec le chiffre de 1.478 millions comme autorisation de programme.

(Le chapitre 53-90, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-92. — Travaux et installations effectués dans la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre, étude et surveillance) :

« Autorisation de programme. (Mémoire.)

« Crédit de paiement. (Mémoire.)

6^e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 56-40. — Ecoles et stages. — Equipement :

« Autorisation de programme, 30 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 18 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 56-70. — Aviation légère et sportive. — Equipement :

« Autorisation de programme, 350 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 445 millions de francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

« Autorisation de programme. (Mémoire.)

« Crédit de paiement. (Mémoire.)

8^e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole :

« Autorisation de programme, 3.692 millions de francs.

« Crédit de paiement, 6.295 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n^o 2) M. Jean Bertaud propose de réduire ce crédit de paiement de 1.000 francs.

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Cet amendement est la suite normale du premier amendement déposé à l'occasion de l'examen du chapitre 53-90 et qu'il a l'intention de compléter.

Je ne vous infligerai pas un nouvel exposé des motifs techniques que j'ai développés il y a quelques minutes à peine. Il s'agissait du chapitre 53-90 de l'équipement des aéroports et

routes aériennes dans la métropole. Il est question maintenant de l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

Les critiques et suggestions déjà formulées sont valables dans les deux cas, mais elles me paraissent revêtir une importance accrue en ce qui concerne notre infrastructure dans l'Union française et plus particulièrement en Afrique centrale.

Ici, ce n'est pas l'extrême diversité des moyens mis en œuvre que l'on constate, mais trop souvent l'absence même d'aide à la navigation, avec les inconvénients, je dirai même, les conséquences tragiques, que cette situation peut comporter. Sans insister, puisque d'autres que moi ici ou ailleurs y ont fait allusion, sur les accidents graves, entraînant des pertes de vies humaines qui se sont produits et dont vous avez peut-être quelques-uns en mémoire, je voudrais vous montrer par un exemple précis les dommages que cause à notre industrie aéronautique et à nos compagnies de transports aériens — qu'il s'agisse d'Air France ou des sociétés privées — l'absence d'une action cohérente et efficace en matière d'infrastructure dans l'Union française et essentiellement en Afrique centrale. Deux centres de renseignements en vol, ceux de Fort-Lamy et de Niamey devraient permettre aux grandes lignes aériennes de desservir les centres de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale. Or il se trouve que probablement en raison de l'insuffisance des crédits, ces centres n'ont pas été équipés. La conséquence de cet état de choses est que les grandes compagnies utilisent les services du centre de Kano, dans le Libéria, équipé par le gouvernement britannique. Nous savons bien entendu que cette situation est considérée comme essentiellement provisoire par le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

C'est sans doute la raison qui a fait admettre par celui-ci que le centre de Kano soit transformé en centre d'informations en vol, en accord d'ailleurs avec l'organisation de l'aviation civile internationale. Mais sans être péjoratif pour quiconque, nous savons ce que signifie en France, tout au moins le mot « provisoire ». Il a quelquefois une durée plus longue que le définitif.

Il ne faudrait donc pas que se prolonge trop la situation que je vous signale, car nous ne voudrions pas que les entreprises aériennes en perdant l'habitude de fréquenter les centres français de Fort-Lamy et de Niamey, ne songent plus ensuite même après l'équipement de ces centres, à modifier leur itinéraire, ce qui ne serait pas fait pour contribuer à l'essor de nos territoires d'outre-mer.

Il est enfin un aspect de notre infrastructure sur lequel je m'excuse de retenir encore quelques secondes votre attention.

J'évoquais il n'y a qu'un instant les accidents graves enregistrés tant dans la métropole que hors métropole. Dans la mesure où les rapports d'enquête, presque toujours publiés avec très large retard, lorsqu'ils sont portés à la connaissance des parlementaires ou du public, établiront que ces accidents sont imputables à l'absence des services de l'infrastructure, l'Etat s'exposera à des demandes en réparation dont on ne peut prévoir l'importance. Ne serait-il pas dans ces conditions plus logique d'utiliser les crédits dont ce même Etat dispose, à l'aménagement d'une infrastructure permettant d'éviter ces accidents plutôt qu'à la réparation uniquement matérielle des conséquences de ces accidents ?

Le dépôt de mon amendement prévoyant sur ce chapitre une réduction indicative de 1.000 francs, a pour but d'alerter une fois de plus les services responsables et d'obtenir enfin que, puisqu'il existe une Union française, intimement liée à la France métropolitaine, tout soit fait pour que la liaison aérienne entre ces deux pôles d'attraction, bénéficie de toutes les garanties de sécurité que tous les usagers de plus en plus nombreux sont en droit d'exiger. Je vous demanderai donc de parler ce point de vue en votant mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?...

M. le secrétaire d'Etat. J'accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Bertaud.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 58-90, avec le chiffre de 3 milliards 692 millions de francs pour les autorisations de programme et 6.294.999.000 francs pour les crédits de paiement.

(Le chapitre 58-90, avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président. « Chap. 58-92. — Travaux et installations effectués hors de la métropole pour le compte d'autres départe-

ments ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre et surveillance) :

« Autorisation de programme. » — (Mémoire.)

« Crédits de paiement. » — (Mémoire.)

« Chap. 58-94. — Logements familiaux hors de la métropole? »

« Autorisation de programme, 600 millions de francs.

« Crédit de paiement, 200 millions de francs. » (Adopté.)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — Subventions et participations.

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, 2.204 millions de francs.

« Crédit de paiement, 1.638.999.000 francs. » — (Adopté.)

6^e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-70. — Aviation légère et sportive. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers :

« Autorisation de programme, 50 millions de francs.

« Crédit de paiement, 50 millions de francs.

Par voie d'amendement (n° 10), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Ce chapitre a officiellement pour but d'aider les aéroclubs à acheter des appareils.

Le rapport de M. Guy La Chambre précise que la subvention peut atteindre 60 p. 100 du prix de l'appareil. Ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, la plupart des aéroclubs qui ne disposent pas, en général, de ressources suffisantes pour reviser, réparer et entretenir leurs appareils, ne pourront par conséquent pas en acheter.

Ces 50 millions vont être en réalité employés à favoriser quelques riches particuliers qui achèteront un avion au nom des aéroclubs. Cette façon de procéder est d'ailleurs recommandée par une note du ministère des travaux publics et des transports. Cet appareil ne sera utilisé presque exclusivement, ou à peu près qu'à titre personnel; déjà, en ce moment, de nombreux cas semblables existent.

Même pour le cas exceptionnel où un appareil serait vraiment acheté par un aéroclub, ce serait forcément un aéroclub riche.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Monsieur Marrane, c'est impossible. Ces crédits ne peuvent pas être transférés à un crédit de fonctionnement.

M. Georges Marrane. Je demande, compte tenu que ces crédits ne sont pas destinés pratiquement à l'essor de l'aviation populaire, si la politique du ministère est d'accorder des subventions aux aéroclubs réservés aux fils de famille et d'étouffer les aéroclubs recrutant leurs adhérents parmi les jeunes travailleurs. C'est une politique de classe.

C'est pourquoi je propose que les crédits prévus à ce chapitre soient annulés et reportés au chapitre 34-72.

M. le président. Ce n'est pas possible!

M. Georges Marrane. Ensuite, je précise que ces crédits ne devraient être utilisés que pour acheter du matériel français. Je souligne que, sur les 50 millions, il n'est prévu que 10 millions pour l'achat de planeurs. Ce chiffre est insuffisant.

Je rappelle que les planeurs français ont accompli des performances internationales. De ce fait, ils sont appréciés à l'étranger. Il serait donc nécessaire d'accomplir un effort plus important pour faciliter le développement du vol sans moteur dans nos aéroclubs.

Je résume donc notre position: je propose une réduction indicative de 1.000 francs en lui donnant la signification que je désire que ce crédit soit viré au chapitre 34-72 qui n'est pas suffisamment doté.

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

M. le rapporteur. Je ne peux pas approuver une opération qui est impossible. On ne peut pas virer un crédit d'équipement à un chapitre concernant le fonctionnement.

Quelles que soient les bonnes intentions de M. Marrane, je suis dans l'obligation de m'opposer à l'amendement.

— 6 —

RENOI POUR AVIS

M. le président. La commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des anciens combattants et victimes de la guerre pour l'exercice 1954 (n° 599, année 1953), dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 7 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour des séances publiques fixées précédemment au mardi 15 décembre :

A dix heures, première séance publique :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention entre la France et la Principauté de Monaco sur la sécurité sociale. (N°s 478 et 562, année 1953, M. Abel-Durand, rapporteur, et avis de la commission des affaires étrangères, M. Ernest Pezet, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier l'accord entre la France et l'organisation du traité de l'Atlantique-Nord sur l'application de la législation française de sécurité sociale au personnel employé par ladite organisation. (N°s 479 et 563, année 1953, M. Abel-Durand, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention internationale de travail, n° 97, concernant les travailleurs migrants. (N°s 496 et 564, année 1953, M. Abel-Durand, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1954 (II. — Services des affaires allemandes et autrichiennes). (N°s 587 et 600, année 1953, M. Jean Maroger, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère du travail et de la sécurité sociale pour l'exercice 1954. (N°s 477, année 1953) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (II. — Services financiers). (N°s 522 et 591, année 1953, M. Pauly, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (III. — Affaires économiques). (N°s 572 et 607, année 1953, M. Alric, rapporteur ; et n° 629, année 1953, avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, MM. Rochereau, de Villoutreys, Julien Gautier, rapporteurs.)

A quatorze heures et demie, réunion dans les bureaux :

Nomination d'une commission de six membres chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République. (N° 575, année 1953.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie
du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

M. le président. M. Marrane le sait bien !
Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?...

M. Marrane. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Je vais consulter le Conseil sur l'amendement.

M. le rapporteur. Monsieur le président, ne serait-il pas nécessaire de se prononcer d'abord sur sa recevabilité ?

M. le président. L'amendement, tel qu'il est rédigé, n'est pas irrecevable, puisqu'il propose simplement un abaissement indicatif. Par contre, les explications présentées sont celles qui tendent à un virement de chapitre à chapitre, opération qui n'est pas possible.

Mais ce ne sont pas les explications que je dois mettre aux voix. (Sourires.)

Quelqu'un demande-t-il encore la parole ?...

Je consulte le Conseil sur l'amendement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 66-70 avec les chiffres proposés par la commission.

(Le chapitre 66-70, avec ces chiffres, est adopté.)

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

M. le président. « Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

« Autorisation de programme. » — (Mémoire.)

« Crédit de paiements. » — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2 avec les sommes de 16.257 millions 997.000 francs pour les crédits de paiement, et de 13.274 millions pour les autorisations de programme résultant des votes émis sur les chapitres de l'Etat B.

(L'article 2, avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président. « Art. 3 (nouveau). — La loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est complétée par un article 50 bis, ainsi conçu :

« Les navigants stagiaires de l'aéronautique civile visés aux articles 12 de l'arrêté ministériel du 7 avril 1952 et de l'arrêté interministériel du 2 janvier 1953 relatifs aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile seront assujettis au régime de retraite institué par l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951. Ils bénéficieront également des dispositions prévues aux articles 28 et 29 de la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 4 (nouveau). — L'article 33 b de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est annulé. » — (Adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

M. Georges Marrane. Le groupe communiste vote contre l'ensemble de ce projet.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 5 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de la présidence du conseil pour l'exercice 1954.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 634, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (Assentiment.)

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du 17 novembre 1953.

PENSIONS DE RETRAITE DES MILITAIRES DE RÉSERVE

Page 1780, 1^{re} colonne, art. 2, 1^{er} alinéa, 2 premières lignes :

Au lieu de : « Les titulaires d'une pension, pour bénéficier d'une pension conformément aux dispositions... » ,

Lire : « Les titulaires d'une pension, pour bénéficier des dispositions... » .

Erratum

au compte rendu in extenso
de la séance du mardi 8 décembre 1953,
(Journal officiel du 9 décembre 1953.)

Page 2125, 2^e colonne, dépôt de propositions de loi :

Rétablir ainsi le troisième alinéa :

« J'ai reçu de M. Philippe d'Argenlieu une proposition de loi tendant à modifier la loi n° 51-374 du 27 mars 1951, relative au régime de l'assurance vieillesse en vue de permettre aux vieux travailleurs d'opter pour le régime de retraite le plus avantageux. »

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 11 DECEMBRE 1953

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus :

• Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

• *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

• Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

• *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

• *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.*

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

4674. — 11 décembre 1953. — M. Maurice Pic rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 286 du code général des impôts stipule à propos des ventes simultanées en gros et en détail : « Tout commerçant ou fabricant vendant à la fois en gros et en détail dans le même établissement ou dans des établissements distincts, est imposable au taux majoré de 1,80 p. 100 sur le montant de ses ventes au détail dès lors que ses ventes en gros de l'année précédente ont excédé le tiers de son chiffre d'affaire total » ; il lui demande si ces dispositions s'appliquent seulement à un commerçant ou fabricant qui vend au détail le ou les articles qu'il vend également en gros et si l'on doit exclure du champ d'application de ces dispositions un commerçant ou fabricant vendant en gros des articles qu'il fabrique ou qu'il transforme et qui, par ailleurs, dans un magasin distinct, exploite un commerce de détail où il vend des articles totalement différents de ceux de son activité de gros; il semblerait normal en effet de ne pas appliquer dans ce dernier cas le taux majoré puisque toutes les opérations d'achat ou de vente (faits générateurs de la taxe) sont frappés à tous les stades et séparément; dans ces conditions, le texte de l'article 286 du code général des impôts devrait s'entendre ainsi : « Tout commerçant ou fabricant vendant à la fois le ou les mêmes articles, en gros et en détail, etc. » (le reste sans changement).

INTERIEUR

4675. — 11 décembre 1953. — M. Maurice Pic expose à M. le ministre de l'intérieur que l'article 11 de la loi 53-318 du 15 avril 1953 précise « en matière d'acquisition immobilière par l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics qui en dépendent, les comptables publics sont déchargés de toute responsabilité par la remise des fonds au notaire rédacteur des actes. Il appartient à cet officier public de procéder, s'il y a lieu, sous la responsabilité de la purge des hypothèques légales et des privilèges ». L'article 13 de la loi 53-683 du 6 août 1953 a précisé le champ d'application de ces dispositions en ajoutant à l'article 2 ci-dessus un alinéa ainsi rédigé : « Les dispositions du présent article sont applicables à toutes les acquisitions immobilières poursuivies par l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics, qu'elles soient effectuées à l'amiable ou par voie d'expropriation » ; et lui demande : 1° si un comptable public est fondé à se refuser à l'application actuelle de ces dispositions, en arguant que le règlement d'administration publique prévu par la loi du 6 août 1953 dans son article terminal (art. 20) n'a pas encore été publié et qu'il n'a pas reçu d'instructions de l'administration des finances postérieurement au 6 août 1953; 2° si, dans le cas d'un acte reçu en double minute par deux notaires, le comptable public est fondé à demander la quittance conjointe de ces deux officiers ministériels et, pour un paiement par virement, l'ouverture préalable d'un compte à leurs deux noms, ou s'il peut au contraire se libérer valablement entre les mains du seul notaire en premier, chargé des formalités.

JUSTICE

4676. — 11 décembre 1953. — M. Bernard Chochoy demande à M. le ministre de la justice s'il existe un texte permettant à un notaire de refuser son ministère à l'occasion de la réception d'un acte de notoriété, de la délivrance de certificats de propriété ou tous autres actes, de par la loi obligatoirement notariés consécutifs à un décès — sous le prétexte que les parties ont manifesté la volonté de rédiger et de déposer elles-mêmes la déclaration de succession au bureau de l'enregistrement, dans le but d'éviter des frais et honoraires, en bien des circonstances, plus élevés que les droits perçus par le Trésor; dans la négative, quelles sanctions encourt le notaire qui refuse ainsi son ministère et quelles sont les voies de recours des intéressés pour obtenir réparation ou satisfaction.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4677. — 11 décembre 1953. — M. Fernand Auberger demande à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale de lui faire connaître, pour les années 1950, 1951, 1952 : 1° le nombre de dossiers de remboursement d'allocation temporaire qui ont été constitués par le service intéressé; 2° pour chaque année, le montant des sommes récupérées; 3° le nombre de dossiers actuellement en instance de règlement.

4678. — 11 décembre 1953. — M. Fernand Auberger demande à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale de lui faire connaître, pour les années 1950, 1951, 1952 : 1° le nombre de dossiers de remboursement d'A. V. T. S. constitués par les différentes caisses régionales; 2° pour chaque année, le montant des sommes récupérées; 3° le nombre des dossiers actuellement en instance de règlement.

4679. — 10 décembre 1953. — M. Fernand Auberger demande à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale : 1° quels sont les textes législatifs qui imposent le remboursement des sommes indûment perçues : a) au titre de l'A. V. T. S.; b) au titre de l'allocation temporaire. Pour les deux cas : 1° quels sont les textes qui fixent les modalités de ce recouvrement; 2° quels sont les organismes qui procèdent à l'étude des recours présentés par les vieillards intéressés; 3° comment sont composés ces organismes; 4° quelles sont les garanties accordées aux réclamants pour présenter leur défense et faire valoir leurs droits; 5° quelles sont enfin, quand le remboursement est exigible, les facilités de paiement qui peuvent être accordées aux vieillards intéressés.

4680. — 11 décembre 1953. — M. Charles Naveau signale à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale qu'une personne exerce à la fois la profession de cultivateur et celle de distillateur et lui demande : 1° à quel régime d'allocations familiales cette personne doit être soumise 2° si elle doit souscrire aux deux caisses intéressées par les deux professions ou si elle doit cotiser à celle affectée à la profession principale; 3° comment doit être déterminée la profession principale.

4681. — 11 décembre 1953. — **M. Robert Séné** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que l'article 38 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, modifiée par la loi du 31 décembre 1949, prévoit que l'assuré bénéficiaire de l'assurance de longue-maladie qui a fait constater sa guérison apparente et qui en a avisé la caisse primaire dont il relève dans les huit jours, peut de nouveau bénéficier des prestations de l'assurance de longue maladie si les soins ont été interrompus pendant plus d'un an; signale l'exemple du fils d'un assuré dont la guérison apparente a été constatée par le médecin de la famille, portée à la connaissance de la caisse dans les huit jours, et admise par les services médicaux de celle-ci et qui a rechu avant l'expiration de la période d'un an prévue à l'article 38; en application de l'article 30 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, la caisse a servi les prestations de l'assurance maladie à compter de la date de rechute, mais elle se refuse, en application de l'article 38, à envisager le service des prestations de l'assurance de longue maladie, ce qui conduit à refuser toutes prestations à partir du 11 septembre 1953; or, dans cet exemple, l'assuré social aurait bénéficié jusqu'au 1^{er} avril 1954 de la longue maladie si la guérison de son fils n'avait été ni constatée par le médecin traitant, ni reconnue par le médecin de la sécurité sociale; et demande si l'article 38 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, dont la bienveillance à l'égard des assurés sociaux ne fait aucun doute, peut produire des effets opposés à ceux que le législateur avait recherchés, et si, dans cet exemple précis, la caisse n'aurait pas dû considérer comme nulle la décision de guérison, ce qui lui aurait permis de poursuivre le service des prestations de l'assurance de longue maladie.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

4587. — **M. Edmond Michelet** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** quelles sont, dans l'état actuel de la réglementation en vigueur, les possibilités qui restent à un blessé de la guerre 1914-1918 qui n'a pas été, jusqu'ici, en mesure de fournir les attestations réglementaires et qui ne vient de les découvrir qu'au cours de cette année. (Question du 17 novembre 1953.)

Réponse. — Deux cas sont à envisager: 1^o l'intéressé n'a jamais présenté de demande de pension. Il lui appartient d'adresser une demande de pension, au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, au médecin-chef du centre de réforme dans le ressort duquel se trouve située sa résidence. A cette demande, pouvant être formulée sans limitation de délai, le postulant devra joindre les pièces apportant la preuve de la filiation entre sa blessure et l'infirmité invoquée; 2^o l'intéressé a déjà présenté une demande de pension qui a été rejetée en l'absence de justifications suffisantes. Il lui appartient, alors, de présenter au ministère des anciens combattants et victimes de la guerre (direction du contentieux, de l'état civil et des recherches, sous-direction du contentieux, bureau des appels), un recours gracieux accompagné de nouveaux documents (billets d'hôpitaux, certificats médicaux) susceptibles de remettre en cause la question d'imputabilité.

JUSTICE

4571. — **M. Jean Reynouard** expose à **M. le ministre de la justice** que M. X... exerce depuis plus de sept années dans le département du Cantal un commerce de fruits et primeurs; qu'en 1950, il a acheté à Vichy un fonds de commerce d'alimentation et primeurs; qu'il a exploité ce fonds pendant dix-huit mois; que, pour des raisons de famille, il a été dans l'obligation de louer ce fonds de commerce et de reprendre son exploitation commerciale dans le Cantal; et demande si M. X... peut donner en gérance son fonds de commerce de Vichy, étant acquis que pendant plus de sept ans il a exercé une activité commerciale du ressort de son activité professionnelle. (Question du 20 octobre 1953.)

Réponse. — La question posée est relative à un point de droit privé qui relève uniquement de l'interprétation souveraine des tribunaux.

4557. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre de la justice** qu'un ancien négociant en vins a acquis le 1^{er} août 1951 un fonds de commerce d'épicerie qu'il a loué le même jour suivant contrat écrit de gérance libre, ledit fonds exploité dans un immeuble loué par un tiers, par bail écrit pour une durée de neuf ans à compter du 1^{er} mai 1946, et lui demandé: 1^o si, à l'expiration du bail de l'immeuble: le propriétaire de cet immeuble peut lui refuser le renouvellement en invoquant les dispositions de l'article 4 du décret du 30 septembre 1953 qui impose une exploitation personnelle d'au moins deux années, le propriétaire du fonds risquant en cas de non renouvellement de se voir déposséder purement et simplement sans aucune indemnité, alors que le propriétaire de l'immeuble pourra retirer tout le bénéfice de cette situation par de nouvelles opérations de locations ou de ventes; 2^o si, le propriétaire du fonds de commerce vendant ce fonds à son gérant, ce dernier peut prétendre au renouvellement du bail des locaux, en invoquant la jonction de la durée de son exploitation personnelle en qualité de propriétaire du fonds à

celle de son exploitation personnelle en qualité de gérant libre (art. 4 du décret susvisé), cette cession paraissant répondre à la volonté du législateur de restreindre l'usage du contrat de location-gérance. (Question du 29 octobre 1953.)

Réponse. — L'ensemble des difficultés soulevées par l'interprétation du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 concernant le renouvellement des baux de locaux à usage commercial fait actuellement l'objet d'un examen attentif de la part de la chancellerie, en liaison avec les départements ministériels intéressés.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

4346. — **M. Max Monichon** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que M. X... est propriétaire d'un important ensemble immobilier bâti et non bâti; en exécution de l'ordonnance n° 45-2715 du 2 novembre 1945 sur le regroupement des locaux administratifs, modifiée par l'article 109 de la loi n° 46-2151 du 7 octobre 1946, il a été pris, en conseil des ministres, le 26 avril 1951 (Journal officiel du 29 avril), un décret portant réservation au profit de l'Etat, et pour une durée de cinq ans, de l'immeuble dont il s'agit en vue d'y construire une cité administrative; dans une lettre en date du 21 août 1951, le délégué interdépartemental du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme faisait savoir au propriétaire qu'en exécution du décret de réservation susvisé son « administration était prête à procéder aux opérations d'acquisition de l'immeuble et que le décret de réservation lui permettait, en attendant la réalisation de l'acquisition, de procéder à l'occupation temporaire de la propriété, occupation qui ouvre droit à une indemnité spéciale »; dans une lettre du 22 mars 1952, le propriétaire demandait au délégué de bien vouloir procéder sans délai à l'occupation temporaire de la propriété; depuis cette époque l'administration n'a pas procédé à l'occupation effective de la propriété; il résulte de l'article 5 de la loi n° 45-2715 du 2 novembre 1945 susvisée qu'à partir de la publication au Journal officiel des décrets de réservation, aucune modification ne peut être apportée à l'état des lieux; la destination des terrains et bâtiments ne peut être modifiée, les baux venus à expiration ne peuvent être renouvelés pour une durée supérieure à un an, les locaux vacants ne peuvent faire l'objet d'une location supérieure à un an, l'aliénation des immeubles ne peut avoir lieu qu'au profit de l'Etat. En sorte que les immeubles réservés sont frappés d'indisponibilité complète, les impôts relatifs à cette propriété représentent une somme élevée, en raison, notamment, de ce que les terrains sont considérés comme des terrains à bâtir. Le propriétaire en a demandé la décharge, en se basant sur l'article 109, dernier alinéa, de la loi n° 46-2151 du 7 octobre 1946, qui stipule « la durée de l'occupation temporaire peut atteindre cinq ans. Au delà de cinq années le propriétaire peut requérir l'expropriation; pendant ce temps il ne sera pas soumis à l'impôt foncier lorsqu'il ne percevra pas l'indemnité d'occupation ». La direction des contributions directes a rejeté la demande, se basant sur le fait qu'il n'y a pas d'occupation effective par l'administration et qu'aucun texte du code général des impôts ne prévoit de dégrèvements pour inoccupation des propriétés non bâties; et lui demande donc: 1^o si l'exonération prévue par l'article 109 de la loi susvisée n'est pas applicable en l'espèce envisagée; 2^o dans quelle mesure l'Etat peut se réserver un bien privé, empêcher le propriétaire d'en tirer un revenu, refuser d'en prendre possession effective, pour ne pas payer d'indemnité d'occupation et exiger en même temps le paiement des impôts fonciers, ce qui constituerait à la fois un abus de droit et un déni de justice. (Question du 23 juin 1953.)

Réponse. — 1^o Les exonérations fiscales étant de droit étroit, l'exemption d'impôt foncier prévue par l'article 109 de la loi du 7 octobre 1946, en ce qui concerne les immeubles ayant fait l'objet d'une occupation temporaire en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 de l'ordonnance du 2 novembre 1945, n'est pas susceptible de s'appliquer aux immeubles visés dans la question, dès lors que ces immeubles qui ont seulement été réservés n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 109 précité. Il est d'ailleurs fait observer que la propriété en cause reste occupée partiellement par quatre locataires. Pour ce qui est des locaux inoccupés, il a paru possible d'admettre qu'à compter de la publication du décret du 26 avril 1951, portant réservation, la vacance de ces locaux pouvait être considérée comme indépendante de la volonté du propriétaire au sens de l'article 1397 du code général des impôts et d'envisager l'allocation du dégrèvement de la contribution foncière des propriétés bâties afférente auxdits locaux. Des propositions en ce sens ont, en conséquence, été soumises au conseil de préfecture interdépartemental saisi par le contribuable intéressé; 2^o l'ordonnance n° 45-2715 du 2 novembre 1945 a prévu les moyens juridiques pour permettre la réalisation du regroupement des services administratifs, regroupement rendu nécessaire par la dispersion des services dans des locaux pour la plupart à usage d'habitation, qui doivent retourner à leur destination. Le décret du 26 avril 1951, pris en application du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de l'ordonnance susvisée, et qui a eu pour objet la réservation d'un terrain destiné au regroupement des services publics d'une très importante agglomération n'a pas, par contre, prévu l'occupation temporaire dudit terrain. L'Etat ne se trouvera donc habilité à l'occuper que lorsque l'acquisition en aura été réalisée. La simple réservation du terrain n'ouvre pas droit au paiement d'indemnité au profit du propriétaire qui continue à percevoir les revenus de son bien, et qui conserve d'ailleurs la possibilité de renouveler, d'année en année, les baux ou locations et de louer, dans les mêmes conditions, les locaux devenus vacants.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4575. — M. Roger Menu expose à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale que la loi du 25 juillet 1952, loi n° 52-898 majorant les indemnités dues au titre des législations sur les accidents du travail, a prévu dans son article 13, paragraphe 2, une indemnité supplémentaire au conjoint survivant en prescrivant: « le conjoint survivant qui n'est pas lui-même bénéficiaire d'une pension de vieillesse ou d'invalidité du chef de son propre travail ou de ses propres versements bénéficie d'une rente égale à 50 p. 100 du salaire annuel lorsqu'il atteint l'âge de soixante ans ou avant cet âge aussi longtemps qu'il est atteint d'une incapacité de travail générale d'au moins 50 p. 100, à condition que cette incapacité de travail ait une durée minimum de trois mois; » s'étonnant que la caisse des dépôts et consignations ne soit pas encore en mesure d'examiner les droits des intéressés, faute de connaître les pièces à produire demande ce qui s'oppose à l'application du texte de la loi et si des mesures sont prévues pour permettre de pallier rapidement ce retard préjudiciable. (Question du 5 novembre 1953.)

Réponse. — L'interprétation à donner aux dispositions de l'article 13 de la loi du 25 juillet 1952 majorant les indemnités dues au titre de la législation des accidents du travail a nécessité, compte tenu des dispositions restrictives fixées par ce texte, l'adjonction de plusieurs articles au décret du 31 décembre 1952 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles. Un décret fixant cette interprétation est intervenu le 17 août 1953 et a été publié au Journal officiel du 30 août 1953. Par ailleurs, la circulaire n° 83 S. S. du 41 septembre 1953 a donné toutes instructions aux organismes de sécurité sociale pour l'application de ce texte. La caisse des dépôts et consignations a été informée de ces instructions et a pris les dispositions nécessaires en ce qui la concerne. Enfin, le département de l'agriculture chargé de l'application de la loi du 25 juillet 1952 dans les professions agricoles a été tenu au courant de ces dispositions. Les conjoints survivants de victimes d'accidents du travail ne doivent donc plus se heurter à des difficultés pour obtenir le bénéfice éventuel de la rente de 50 p. 100 prévue par l'article 13 de la loi du 25 juillet 1952 susvisée.

4609. — M. Robert Chevalier expose à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale qu'un commerçant ou artisan exerçant des activités diverses, par exemple, un boucher qui est à la fois maréchal expert et agriculteur doit, paraît-il, cotiser aux diverses caisses de retraite vieillesse auxquelles ces diverses activités sont rattachées, lesquelles caisses seraient, en contrepartie, tenues, lorsque les conditions seront remplies, de verser à l'intéressé une quote-part de rente, fonction des versements effectués; et demande s'il n'y aurait pas possibilité de laisser l'option à l'intéressé de verser à la caisse de son choix après accord direct; cela simplifierait les formalités et complications de versement à plusieurs caisses. (Question du 20 novembre 1953.)

Réponse. — Dans le cas d'espèce, les conditions d'affiliation de l'intéressé doivent être réglées conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948, complété par l'article 1^{er} de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952, aucune possibilité d'option entre tel ou tel organisme n'étant laissée à l'intéressé.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4576. — M. Marc Bardon-Damarzid appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sur la situation des agents des entreprises des chemins de fer secondaires d'intérêt général et d'intérêt local qui ont été licenciés ces dernières années par suite de la suppression ou de l'aménagement de lignes ou de services et qui ont repris du service dans diverses administrations de l'Etat. Un décret n° 49-913 du 11 juillet 1949 a déterminé, pour ceux qui ont été admis dans le cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français les conditions de leur admission à la retraite et les modalités de liquidation de leurs pensions. Par ailleurs, une circulaire ADC/PER N° 220 du 26 mai 1953, publiée au Journal officiel des 22 et 23 juin 1953, page 5519 et suivantes, autorise pour les fonctionnaires de l'Etat, la validation des services accomplis antérieurement dans des collectivités locales; il demande si des mesures ne sont pas ou ne peuvent pas être envisagées pour permettre, lors de leur titularisation, aux anciens agents des entreprises signalées, licenciés et devenus fonctionnaires de l'Etat, de faire valider, contre versement des retenues correspondantes, les services accomplis dans leur premier emploi. (Question du 5 novembre 1953.)

Réponse. — Les agents des réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général et des réseaux de chemins de fer d'intérêt local sont tributaires du régime de retraites institué par la loi du 22 juillet 1922. Si des mesures ont été prises, en effet, par le décret du 11 juillet 1949 en faveur de ceux d'entre eux qui, licenciés par suite de suppressions d'emplois, ont été réadmis à la Société nationale des chemins de fer français, il convient néanmoins de remarquer, d'une part que la soudure des services prévue par le texte réglementaire susvisé n'est possible que pour l'ouverture du droit à pension et non pour la liquidation de celle-ci,

d'autre part qu'il s'agit, en tout état de cause, de deux régimes particuliers de retraite applicables aux personnels de services publics dont la nature juridique est comparable. Tel n'est pas le cas des agents visés par l'honorable parlementaire, lesquels sont entrés au service de l'Etat après leur licenciement d'un réseau de voies ferrées d'intérêt local. Pour ces derniers le département des finances s'est toujours refusé à admettre l'interpénétration de deux régimes de retraite juridiquement différents, et, pour cette raison, il n'a donné son accord qu'aux mesures rappelées par l'honorable parlementaire, à la faveur desquelles a pu être admise la soudure des services accomplis successivement dans plusieurs emplois des collectivités publiques: commune, département, Etat. En l'absence de dispositions législatives expresses, le département des travaux publics, des transports et du tourisme n'a donc pas compétence pour prendre des mesures dans le sens indiqué par l'honorable parlementaire en faveur des agents licenciés d'un réseau de voies ferrées d'intérêt local par suite de suppressions d'emplois et réadmis dans un service d'une administration publique. Ceux-ci ont droit, en application de l'article 17, 2^e, de la loi du 22 juillet 1922 modifiée, lorsqu'ils comptent plus de quinze ans de services valables dans leur réseau d'origine, à une pension proportionnelle de la caisse autonome mutuelle de retraites des petits cheminots, pension dont la jouissance est différée à la date à laquelle ils atteignent l'âge fixé par la loi susvisée, pour leur catégorie d'emploi. Le cas échéant, et en application du 5^e paragraphe du même article, les pouvoirs concédants prennent en charge la triple contribution prescrite par la loi pour la constitution de leurs pensions pendant la période de temps nécessaire pour parfaire le minimum de vingt ans de services.

4538. — M. Edgar Tailhades rappelle à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme qu'il lui a été répondu, le 19 mars 1953, à une réponse écrite, que le rapport d'enquête, relatif à l'accident survenu le 19 février 1952 à l'avion Liberator F. B. E. F. X. ferait incessamment l'objet d'une publication au Journal officiel; et demande: 1^o si depuis cette date le rapport en cause a été publié et à quel numéro du Journal officiel; 2^o dans la négative, la date à laquelle cette publication pourra être faite. (Question du 22 octobre 1953.)

Réponse. — Il est indiqué à l'honorable parlementaire que le rapport d'enquête relatif à l'accident survenu le 19 février 1952 à l'avion Liberator F. B. E. F. X. appartenant à la Compagnie Alpes-Provence, vient d'être envoyé à la direction des Journaux officiels, pour insertion au Journal officiel de la République française.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

2^e séance du vendredi 11 décembre 1953.

SCRUTIN (N° 153)

Sur l'amendement (n° 8) de M. Ramette tendant à supprimer le chapitre 3101 du budget du commissariat général à la productivité pour l'exercice 1954:

Nombre des votants.....	369
Majorité absolue.....	155
Pour l'adoption.....	16
Contre	293

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.	Mme Yvonne Dumont	Waldeck L'Huillier.
Berlioz.	(Seine).	Georges Marrane,
Nestor Calonne;	Dupic.	Namy.
Chaintron.	Dutoit.	Général Petit.
Léon David.	Franceschi.	Primet.
Mlle Mireille Dumont	Mme Girault.	Ramette.
(Bouches-du-Rhône).		

Ont voté contre :

MM.	Assaillit.	Bardon-Damarzid.
Abel-Durand.	Robert Aubé.	de Bardonnèche.
Ajavan.	Auberger.	Henri Barré (Seine).
Alric.	Aubert.	Charles Barret (Haute-
Louis André.	Augarde.	Marne).
Philippe d'Argenlieu.	Baratgin.	Bataille.

Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Boivin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.

Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fournier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacconi.
Glaucue.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kabb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Ralijsaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
René Laniel.
Lasalarié.
Laurent-Thouvery.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaitre.
Léonetti.
Le Sassièr-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcelhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.

Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Pardereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Rivière.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rolinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahouiba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafér.
Séné.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tanzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zalimahova.
Zèle.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Pierre Bertaud (Soudan). | Coulibaly Ouezzin. | Haidara Mahamane.
Florissun. | Mostefai El-Iladi.

Se sont abstenus volontairement :

MM. Armengaud et Pierre Boudet.

Absent par congé :

M. Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	316
Majorité absolue.....	159
Pour l'adoption.....	16
Contre	300

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 159)

Sur l'ensemble de l'avis sur le budget du commissariat général à la productivité pour l'exercice 1954.

Nombre des votants.....	305
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	288
Contre	17

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM. Abel-Durand. Ajavon. Alic. Louis André. Philippe d'Argenlieu. Armengaud. Assailit. Robert Aubé. Auberger. Aubert. Augarde. Baragin. Bardon-Damarzid. de Bardonnèche. Henri Barré (Seine). Charles Barret (Haute-Marne). Bataille. Beauvais. Bels. Benchiha Abdelkader. Jean Bène. Benhabyles Cherif. Georges Bernard. Jean Bertaud (Seine). Jean Berthoin. Biatarana. Boisrond. Jean Boivin-Champeaux. Raymond Bonnefous. Bordeneuve. Borgeaud. Boudinot. Marcel Boulangé (territoire de Belfort). Georges Boulanger (Pas-de-Calais). Bouquerel.	Bousch. André Boutemy. Boutonnat. Bozzi. Brettes. Brizard. Martial Brousse. Charles Brune (Eure-et-Loir). Julien Brunhes (Seine). E. yas. Canivez. Capelle. Carcassonne. Mme Marie-Hélène Cardot. Jules Castellani. Frédéric Cayrou. Chambriard. Champeix. Chapalain. Gaston Charlet. Chastel. Chazette. Robert Chevalier (Sarthe). Paul Chevallier (Savoie). de Chevigny. Chochoy. Claireaux. Claparède. Clavier. Clerc. Colonna. Pierre Commin. Henri Cordier. Henri Cornat. André Cornu.	René Coty. Coupigny. Courrière. Courroy. Mme Crémieux. Darmanthé. Dassaud. Michel Debré. Jacques Debû-Bridel. Mme Marcelle Delabie. Delalande. Claudius Delorme. Delrieu. Denvers. Paul-Emile Descomps. Deutschmann. Mme Marcelle Devaud. Mamadou Dia. Amadou Doucouré. Jean Doussot. Driant. René Dubois. Roger Duchet. Dulin. Charles Durand (Cher). Jean Durand (Gironde). Durand-Réville. Durieux. Enjalbert. Estève. Ferhat Marhoun. Fléchet. Pierre Fleury. Bénigne Fournier (Côte-d'Or). Gaston Fournier (Niger).
---	---	--

Fousson.
 Franck-Chante.
 Jacques Gadoin.
 Gaspard.
 Gatuing.
 Julien Gautier.
 Etienne Gay.
 de Geoffre.
 Jean Geoffroy.
 Giacomoni.
 Giaque.
 Gilbert-Jules.
 Gondjout.
 Hassen Gouled.
 Grassard.
 Robert Gravier.
 Grégory.
 Jacques Grimaldi.
 Louis Gros.
 Léo Hamon.
 Hartmann.
 Hauriou.
 Hoeffel.
 Houcke.
 Houdet.
 Louis Ignacio-Pinto.
 Yves Jaouen.
 Alexis Jaubert.
 Jézéquel.
 Jesse.
 Jozeau-Marigné.
 Kalb.
 Kalenzaga.
 Koessier.
 Jean Lacaze.
 Lachèvre.
 de Lachomette.
 Georges Laffargue.
 Louis Lafforgue.
 Henri Lafleur.
 de La Gontrie.
 Ralijaona Laingo.
 Albert Lamarque.
 Lamousse.
 Landry.
 René Laniel.
 Lasalarié.
 Laurent-Thouverey.
 Le Basser.
 Le Bot.
 Leccia.
 Le Digabel.
 Le Gros.
 Robert Le Guyon.
 Lelant.
 Le Léannec.

Marcel Lemaire.
 Claude Lemaître.
 Léonetti.
 Le Sassièr-Boisauné.
 Emilien Lieutaud.
 Liot.
 Litaise.
 Lodéon.
 Longchambon.
 Longuet.
 Mahdi Abdallah.
 Georges Maire.
 Malécot.
 Jean Malonga.
 Gaston Manent.
 Marcihacy.
 Jean Maroger.
 Maroselli.
 Pierre Marly.
 Hippolyte Masson.
 de Maupeou.
 Henri Maupoil.
 Mamadou M'Bodje.
 de Menditte.
 Menu.
 Méric.
 Michelet.
 Milh.
 Minvielle.
 Marcel Molle.
 Monichon.
 Monsarrat.
 de Montalembert.
 Montpied.
 de Montullé.
 Charles Morel.
 Motais de Narbonne.
 Marius Moutet.
 Léon Muscatelli.
 Naveau.
 Arouna N'Joya.
 Charles Okala.
 Jules Olivier.
 Alfred Paget.
 Hubert Pajot.
 Paquirissamypoullé.
 Parisot.
 Pascaud.
 François Patenôtre.
 Pauly.
 Paumelle.
 Pellenc.
 Perdereau.
 Périquier.
 Georges Pernot.
 Perrot-Migeon.

Peschaud.
 Ernest Pezet.
 Piales.
 Pic.
 Pidoux de La Maduère.
 Raymond Pinchard.
 (Meurthe-et-Moselle).
 Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
 Pinton.
 Marcel Plaisant.
 Plait.
 Plazanet.
 Alain Poher.
 Poisson.
 de Pontbriand.
 Gabriel Puaux.
 Rabouin.
 Radius.
 de Raincourt.
 Ramampy.
 Razac.
 Restat.
 Réveillaud.
 Reynouard.
 Rivièrez.
 Paul Robert.
 Rochereau.
 Rogier.
 Romani.
 Rotinat.
 Alex Roubert.
 Emile Roux.
 Marc Rucart.
 François Ruin.
 Marcel Rupied.
 Sahoulba Gontchomé.
 Saller.
 Satineau.
 François Schleiter.
 Schwartz.
 Schafér.
 Séné.
 Yacouba Sido.
 Soldani.
 Southon.
 Raymond Susset.
 Symphor.
 Edgard Tailhades.
 Tamzali Abdennour.
 Teisseire.
 Gabriel Tellier.
 Ternynck.
 Tharradin.
 Mme Jacqueline
 Thome-Patenôtre.

Henry Torrès.
 Diongolo Traore.
 Amédée Valeau.
 Vandaele.
 Vanrullen.
 Henri Variot.

Vauthier.
 Verdejille.
 de Villoutreys.
 Yourc'h.
 Vorant.
 Wach.

Maurice Walker.
 Michel Yver.
 Zafimahova.
 Zéle.
 Zussy.

Ont voté contre :

MM.
 Berlioz.
 Pierre Boudet.
 Nestor Calonne.
 Chaintron.
 Léon David.

Mlle Mireille Dumont
 (Bouches-du-Rhône).
 Mme Yvonne Dumont
 (Seine).
 Dupic.
 Duloit.
 Franceschi.

Mme Girault.
 Waldeck L'Huilier.
 Georges Marrane.
 Namy.
 Général Petit.
 Primet.
 Ramette.

S'est abstenu volontairement :

M. Coudé du Foresto.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
 Pierre Bertaux
 (Soudan).
 Coulibaly Cuezzin.

Florisson.
 de Fraissinette.
 Hakdara Mahamane.
 Jacques Masteau.

Georges Maurice.
 Mostefaï El-Hadi.
 Novat.
 Joseph Yvon.

Absent par congé :

M. Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République,
 et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	306
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	289
Contre	17

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément
 à la liste de scrutin ci-dessus.

**Ce numéro comporte le compte rendu des deux séances
 du vendredi 11 décembre 1953.**

1^{re} séance: page 2151. — 2^e séance: page 2167.