

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 18^e SEANCE

Séance du Lundi 16 Novembre 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1526).
2. — Candidatures à un organisme extraparlémenaire (p. 1526).
3. — Loi de finances pour 1965. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1526).
Travail :
MM. Michel Kistler, rapporteur spécial de la commission des finances ; Roger Lagrange, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Adolphe Dutoit, Léon Messaud, Bernard Chochoy, Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget.
MM. Georges Marie-Anne ; Roger Menu, le secrétaire d'Etat.
Renvoi de la suite de la discussion.
4. — Nomination de membres d'un organisme extraparlémenaire (p. 1537).
Suspension et reprise de la séance.
Présidence de M. André Méric.
5. — Dépôt d'un projet de loi (p. 1537).
6. — Loi de finances pour 1965. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1537).
Marine marchande :
MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean Bardol, Léon David, André Monteil, Abel-Durand, Henri Claireaux, Vincent Delpuech, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.
MM. Lucien Grand, le secrétaire d'Etat.

Art. 51 : adoption.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

Aviation civile :

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jacques Duclos, Georges Marrane, André Méric, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Abel-Durand, Georges Marie-Anne.

MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Gaston Pams. — M. le rapporteur. — Retrait.

Art. additionnel (amendement de M. Louis Gros) :

MM. Vincent Delpuech, le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Retrait de l'article.

Art. additionnel (amendements de M. Jean Bertaud et de M. Jacques Duclos) :

MM. Jean Bertaud, Jacques Duclos, le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Irrecevabilité de l'article.

Art. additionnel (amendement de M. Jean Bertaud) :

MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Irrecevabilité de l'article.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1562).

PRESIDENCE DE M. LEON JOZEAU-MARIGNE,

vice-président.

La séance est ouverte à dix heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du samedi 14 novembre 1964 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CANDIDATURES

A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation et la commission des affaires culturelles ont fait connaître à la présidence les noms des candidats qu'elles proposent en vue de représenter le Sénat auprès du ministre chargé de l'information, en application de l'article 8 de la loi n° 64-621 du 27 juin 1964 portant statut de l'office de radio-diffusion-télévision française.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1965

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale [N° 22 et 23 (1964-1965).]

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre dernier sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour les discussions d'aujourd'hui sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 1 heure 25.

Groupe socialiste : 1 heure 10.

Groupe de la gauche démocratique : 1 heure 5.

Groupe des républicains populaires : 50 minutes.

Groupe de l'union pour la nouvelle république : 50 minutes.

Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale : 35 minutes.

Groupe communiste : 30 minutes.

Sénateurs non inscrits : 10 minutes.

Travail.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère du travail.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Michel Kistler, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, mon rapport écrit ayant été distribué, je ne puis que vous demander de bien vouloir vous y reporter pour tout ce qui est de l'analyse des crédits du projet de budget du ministère du travail. Je me bornerai donc à vous indiquer que ce budget s'élève pour 1965, au titre des dépenses ordinaires, à 1.234 millions de francs contre 1.087 millions de francs pour 1964, soit une augmentation de 147 millions de francs sur l'année précédente.

Les crédits affectés aux moyens des services ne constituent qu'une faible partie de ce total, environ 10 p. 100, la grande masse du budget étant relative aux interventions publiques et tout spécialement à celles versées à la caisse de retraite

des mines et à la caisse de retraite des agents des chemins de fer secondaires qui représentent à elles seules 60 p. 100 du total du budget.

Le budget du travail n'appelle pas sur le plan purement comptable de remarques particulières de la part de votre commission des finances. Toutefois, en ce qui concerne les dépenses en capital, votre commission a regretté la modicité des crédits prévus pour les équipements administratifs du ministère. Dans biens des cas, les services locaux du travail sont installés dans des conditions très défectueuses qui sont préjudiciables aussi bien aux fonctionnaires qu'aux usagers. Un effort plus important devrait être fait pour la modernisation de ces services en province.

Abordant l'examen des différents problèmes généraux qui sont de la compétence du ministère du travail, votre commission s'est préoccupée, en premier lieu, de la question des abattements de zones en matière de salaires.

Elle a pris acte de la récente déclaration du ministre devant l'Assemblée nationale qui a affirmé que les zones de salaires du S. M. I. G. seraient supprimées avant la fin de la présente législature.

Elle a également noté, en se référant à cette même déclaration, que pour les prestations familiales l'objectif du Gouvernement était de ramener les abattements à trois zones : une zone « grandes villes », une zone rurale et une zone intermédiaire.

Votre commission tient à faire toutes réserves sur le maintien de différenciation de zones en matière d'allocations familiales, étant donné que les charges de famille sont en fait les mêmes à la ville et à la campagne. Aussi a-t-elle chargé son rapporteur d'insister tout particulièrement auprès du Gouvernement pour que celui-ci veuille bien reconsidérer la question et envisager la suppression totale des zones. A tout le moins, et à titre purement transitoire, il conviendrait d'inclure dans la zone « grandes villes » non seulement les grandes agglomérations urbaines proprement dites, mais également leurs faubourgs et les communes dotoirs qui les entourent dans un rayon d'au moins 20 à 25 kilomètres. Il paraît en effet impossible de maintenir plus longtemps une différenciation du montant des prestations familiales, selon le domicile respectif, de travailleurs qui se trouvent dans la même usine ou dans le même bureau.

Par ailleurs, notre commission s'est penchée sur les problèmes soulevés par le manque de main-d'œuvre dans certains secteurs de l'économie française et par l'introduction en France de travailleurs étrangers. A son avis, il conviendrait, indépendamment de l'importation de main-d'œuvre étrangère, de mieux tirer parti de notre main-d'œuvre nationale. Elle a estimé notamment qu'il faudrait favoriser la venue en France continentale de nos compatriotes des départements d'outre-mer, où existe une situation de sous-emplois mais cela nécessiterait évidemment que soient prises auparavant toutes mesures pour assurer l'accueil des intéressés non seulement le plan matériel, mais aussi sur le plan moral, ainsi que leur formation préalable. En particulier, il serait indispensable de créer dans les départements d'outre-mer un nombre suffisant de centres de formation professionnelle pour satisfaire aux besoins locaux, mais aussi pour permettre la qualification sur place des travailleurs qui seraient susceptibles ensuite de venir en Europe.

En ce qui concerne la main-d'œuvre algérienne, qui représente à l'heure actuelle environ 250.000 travailleurs, votre commission souhaiterait que soit appliqué, en accord avec le gouvernement algérien, un contrôle sur ces travailleurs ayant leur départ d'Algérie, afin d'éviter une immigration anarchique préjudiciable aussi bien aux intérêts français qu'à ceux des travailleurs eux-mêmes.

D'autre part, votre commission enregistre avec satisfaction l'augmentation des crédits du Fonds national de l'emploi, qui doit permettre l'extension de la formation professionnelle dans les régions touchées par un déséquilibre de l'emploi. Elle souhaite spécialement que le Gouvernement étudie, dans ces zones de déséquilibre de l'emploi, l'implantation de nouvelles industries.

Votre commission des finances a également enregistré l'augmentation des crédits pour la formation professionnelle des adultes. Si le nombre des stagiaires est en augmentation, certains centres toutefois n'ont pas suffisamment de stagiaires à former, alors que dans d'autres, les demandes sont supérieures aux possibilités. D'autre part, il semble que l'existence même de la formation professionnelle soit ignorée de beaucoup de jeunes agriculteurs qui sont amenés, actuellement, à quitter la terre et qui n'ont d'autres possibilités que de s'embaucher comme manœuvres, alors qu'ils devraient être parmi les premiers à bénéficier d'une formation professionnelle accélérée.

La commission désirerait connaître quelles mesures sont envisagées pour aboutir à une meilleure utilisation du potentiel

existant en matière de formation professionnelle et pour favoriser la reconversion des travailleurs en excédent dans les professions agricoles.

Par ailleurs, votre commission s'est penchée sur les problèmes de la vieillesse. Elle a estimé que les allocations servies actuellement aux personnes âgées sont très insuffisantes et qu'il est nécessaire non seulement d'ajuster ces allocations à l'évolution du coût de la vie mais de les compléter pour permettre aux intéressés de disposer d'un minimum vital décent.

Enfin, votre commission a été amenée à examiner la situation financière de la sécurité sociale qui apparaît, cette année encore, préoccupante, le déficit prévisible pour 1965 étant évalué, avant mesures nouvelles, à 550 millions.

Elle aimerait connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre pour résoudre le problème de l'équilibre financier de la sécurité sociale ainsi que les conclusions des différentes commissions administratives qui se sont penchées sur la question.

En dernier lieu enfin, toujours en matière de sécurité sociale, votre commission s'est préoccupée de la question de l'assurance maladie des artisans et des travailleurs indépendants. Elle a chargé votre rapporteur de demander au Gouvernement de préciser ses intentions dans ce domaine.

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre commission des finances vous propose l'adoption des crédits du budget du travail. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Lagrange, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, l'analyse précise des crédits du projet de budget du ministère du travail faite par notre collègue M. Kistler dans son rapport écrit au nom de la commission des finances me permettra de limiter mon exposé à quelques points essentiels qui ont particulièrement retenu l'attention de votre commission des affaires sociales. C'est ainsi que j'examinerai successivement les problèmes de l'emploi et du travail, des relations professionnelles au sein de l'entreprise, du fonctionnement des services extérieurs du ministère du travail, des prestations sociales en liaison avec la situation financière du régime général de la sécurité sociale et évoquerai quelques problèmes particuliers aux départements d'outre-mer.

En ce qui concerne les problèmes de l'emploi et du travail, la durée hebdomadaire du travail est sensiblement la même en 1964 qu'en 1963 ce qui, rapproché du fait que notre pays a importé au cours de chacune des deux dernières années plus de cent mille travailleurs étrangers, suffit à démontrer que, globalement, le plein emploi reste une réalité.

Il convient, néanmoins, de relever un net ralentissement d'activité dans des secteurs essentiels tels que l'automobile et le textile et les difficultés rencontrées pour effectuer la reconversion d'industries condamnées par l'évolution des techniques ou pour implanter de nouvelles entreprises — Nantes, Saint-Nazaire, le Boucau, Montluçon, etc. — et de noter les prévisions plutôt pessimistes des chefs d'entreprises dont les carnets de commandes n'ont jamais été aussi défavorables depuis 1960.

Ce ralentissement d'activité se traduit au 1^{er} octobre 1964 par une augmentation de 5 p. 100 du nombre des demandes d'emploi non satisfaites par rapport à octobre 1963 et cette proportion se retrouve dans les effectifs de chômeurs secourus. Le nombre des offres d'emploi non satisfaites a diminué de 15 p. 100 par rapport à l'année dernière et celui des placements de 5 p. 100.

En voici le détail :

— offres d'emplois non satisfaites : 49.497 offres non satisfaites étaient inscrites le 1^{er} octobre 1964, contre 45.709 le 1^{er} septembre 1964 et 58.643 le 1^{er} octobre 1963 ;

— demandes d'emplois non satisfaites : 89.998 demandes non satisfaites — non compris celles déposées par les rapatriés — étaient inscrites le 1^{er} octobre 1964, contre 60.525 le 1^{er} septembre 1964 et 84.486 le 1^{er} octobre 1963 ; 13.715 demandes non satisfaites déposées par des rapatriés étaient inscrites le 1^{er} octobre 1964, contre 13.788 le 1^{er} septembre 1964 et 29.752 le 1^{er} octobre 1963 ;

— chômeurs secourus : 17.901 chômeurs — autres que les rapatriés — étaient secourus le 1^{er} octobre 1964 contre 17.445 le 1^{er} septembre 1964 et 17.137 le 1^{er} octobre 1963.

En outre, 3.442 rapatriés bénéficiaient de l'allocation de chômage au 1^{er} octobre 1964 contre 3.568 le 1^{er} septembre 1964 et 4.115 le 1^{er} octobre 1963.

Le marché du travail, en cette fin d'année, reste malgré tout caractérisé par un manque de main-d'œuvre qualifiée dans des secteurs essentiels de l'activité nationale, comme le bâtiment et certaines branches de la construction électrique.

Cela me conduit à présenter quelques observations relatives à la formation professionnelle des adultes, à la promotion sociale et à l'importation de main-d'œuvre étrangère. Je commence par la formation professionnelle des adultes.

Les crédits figurant au budget de 1965 à ce titre — chapitre 43-12 — sont en augmentation de 39,5 millions de francs et selon les renseignements fournis par le ministre du travail le retard constaté en 1964 dans la création de centres de formation professionnelle des adultes serait non seulement rattrapé en 1965, mais une nouvelle expansion serait réalisée pendant la même année.

Il convient cependant d'observer que l'action développée sur ce plan ne touche guère que 2 p. 100 de la population active, contre un pourcentage de plus du double en Grande-Bretagne, de 15 p. 100 en Allemagne fédérale et de plus de 16 p. 100 aux U. S. A.

La formation professionnelle des adultes, par insuffisance de moyens, n'est pas encore devenue le système essentiel de rattrapage et de requalification de la main-d'œuvre qu'elle devrait être dans un pays qui, en 1964, a été obligé d'importer plus de 100.000 ouvriers étrangers. Bien souvent les locaux sont précaires et insuffisants au point qu'ils doivent être utilisés en double équipe. Le personnel est généralement mal rémunéré et hors d'état de remplir convenablement une tâche de plus en plus lourde. Il semble enfin qu'un effort beaucoup plus important devrait être développé en faveur de la formation de la main-d'œuvre féminine.

Il convient, en effet, d'observer que la moyenne d'âge des stagiaires fréquentant les centres de formation professionnelle des adultes est très basse et que, contrairement au but qui leur avait été assigné au départ, ils tendent de plus en plus à former professionnellement des adolescents qui n'ont pu recevoir ailleurs, dans les établissements scolaires de l'enseignement public en particulier, l'enseignement professionnel auquel ils ont droit. C'est effectivement un problème qui se pose pour ces adolescents. C'est, à notre avis, en dehors de la formation professionnelle des adultes que la solution devrait être recherchée.

Pour ce qui est de la promotion sociale, votre commission des affaires sociales est particulièrement attentive à ce problème. Elle estime qu'il s'agit là d'une notion essentielle dont l'importance dans la vie de la Nation n'est pas encore suffisamment sentie. Il faut permettre aux adultes déjà insérés dans la vie économique de parfaire leur formation. Ceci suppose un climat, des encouragements, des aides, une prise de conscience. On ne peut pas encore dire que les pouvoirs publics et la population aient réalisé pleinement les possibilités que peut offrir la promotion sociale dont on commence à parler, sans nettement la définir, et qui ne donne lieu pour le moment qu'à des actions fragmentaires.

Il ne nous paraît pas que la formation professionnelle des adultes soit véritablement un secteur de promotion sociale puisqu'elle permet à des travailleurs de se reclasser dans des branches d'activité différentes de celles où ils exerçaient jusqu'alors.

Je voudrais insister particulièrement sur le rôle essentiel que doit jouer et que ne joue pas encore ou si peu la promotion sociale collective dans la préparation et la formation des travailleurs aux multiples tâches qui sont et seront de plus en plus les leurs dans les organismes ou institutions à caractère social et économique existants où ils sont appelés à siéger, dans leur formation aussi pour assurer pleinement les responsabilités syndicales au sein de l'entreprise.

Après le rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale, M. Gasparini, votre commission ne peut que regretter que le fonds national de la promotion sociale dépendant d'ailleurs du Premier ministre, « dont la dotation — écrit-il — a été jusqu'en 1963 ridicule », subisse un abattement d'un million de francs et soit pratiquement le seul dont les crédits de promotion sociale ont été touchés par la rigueur budgétaire.

Quant à l'importation de main-d'œuvre étrangère, l'importance même de cette importation implique la passation d'accords préalables avec les pays d'où cette main-d'œuvre est originaire de façon à organiser et à développer l'accueil dans les meilleures conditions et à mettre un terme à la pénétration clandestine d'étrangers en France dans la mesure où leur situation ne s'apparente pas à celles de réfugiés politiques cherchant asile en France.

Comme la commission des finances, votre commission des affaires sociales insiste sur la priorité à accorder aux travailleurs venant des départements et territoires d'outre-mer, après leur formation professionnelle autant que faire se peut dans leur pays d'origine ce qui est encore le meilleur moyen de les

conserver là où ils sont le plus utiles, surtout en ce qui concerne la main-d'œuvre féminine dans les œuvres sociales. (*Applaudissements à gauche.*)

Sur le plan des relations professionnelles, il faut bien constater que nous sommes encore loin des rapports confiants et loyaux entre patrons et organisations syndicales ouvrières dans bon nombre d'entreprises. Le patron, trop souvent, demeure hostile à la formation d'un syndicat dans son entreprise et le travailleur qui, sur ce plan, prend des initiatives et des responsabilités risque fort, dans de très nombreux cas, d'être finalement victime de l'exercice normal de ce droit syndical pourtant reconnu depuis longtemps.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur pour avis. La procédure, les moyens détournés et surtout les mutations d'emploi — permettant de faire état de l'inaptitude ou de l'incompétence professionnelle pour justifier ensuite le licenciement d'un responsable syndical ou même d'un délégué ouvrier ou d'un membre du comité d'entreprise — sont encore monnaie trop courante. (*Applaudissements à gauche.*)

Il est temps de mettre fin à de telles pratiques. L'assainissement du climat au sein de l'entreprise comme la politique des revenus pose donc comme préalable la protection des travailleurs et la sécurité de leur emploi, la sécurité et la protection des délégués ouvriers et des membres des comités d'entreprise, la reconnaissance pratique et généralisée de l'exercice du droit syndical et, en un mot, le changement d'optique de toute une importante fraction du patronat, ce qui me fournit l'occasion de rendre hommage à ceux des patrons, encore trop peu nombreux, qui ont compris l'importance de ces problèmes.

Dans cet ordre d'idées, qu'il me soit permis de souhaiter que le Gouvernement dépose rapidement le projet annoncé sur la réforme des comités d'entreprise afin de leur donner des attributions nouvelles pour l'emploi, d'élargir leurs compétences économiques et de reconnaître précisément le représentant syndical.

J'en viens au fonctionnement des services extérieurs du ministère du travail.

Le ministère du travail répète volontiers qu'il veut promouvoir une « politique dynamique de l'emploi ». Nous acquiesçons ; mais votre commission estime qu'une telle politique n'est possible qu'avec la modernisation, l'équipement en locaux, en matériel et le renforcement en personnel qualifié des services de la main-d'œuvre, actuellement trop largement accaparés par des tâches purement administratives au détriment des tâches essentielles : respect des dispositions du code du travail, rôle de conciliateur dans les conflits du travail, placement des travailleurs handicapés selon la législation en vigueur qu'il est urgent d'étendre aux services publics, etc.

Selon une étude de l'Organisation pour la coopération et le développement économique datant de 1959, alors que l'Allemagne fédérale dispose sur ce plan de 59 agents pour 100.000 habitants, l'Angleterre de 37, l'Italie de 28, la Belgique de 24, la France n'en a que 8. En face de cette pénurie de moyens en personnel, en locaux et en matériel, les crédits sont quasi inexistantes.

A propos des prestations sociales, il me suffirait presque de reprendre les observations faites l'an dernier dans mon rapport sur le projet de loi de finances pour 1964. Nous retiendrons les points suivants :

En ce qui concerne les prestations servies aux personnes âgées et handicapées, M. le ministre des finances, dans son allocution du 15 septembre, a annoncé que « l'allocation minimale sera portée de 1.600 francs par an actuellement à 1.700 francs au 1^{er} janvier 1965, puis à 1.800 francs au 1^{er} juillet et à 1.900 francs au 1^{er} janvier 1966 ».

Ce qui signifie que 2.500.000 personnes âgées, 300.000 infirmes, aveugles et grands infirmes de l'aide sociale, 100.000 invalides des assurances sociales devront vivre en 1966 avec 5,20 francs par jour au lieu de 4,38 francs aujourd'hui.

Le rapport de la commission Laroque d'étude des problèmes de la vieillesse avait préconisé, en tenant compte du coût de la vie en 1961, des mesures modestes et progressives tendant à fixer les avantages accordés aux vieux travailleurs salariés, aux invalides et aux infirmes à : 1.320 francs au 1^{er} janvier 1962 ; 1.440 francs au 1^{er} juillet 1962 ; 1.600 francs au 1^{er} janvier 1963 ; 1.900 francs au 1^{er} janvier 1964 ; 2.200 francs au 1^{er} janvier 1965.

La commission Laroque précisait que ces chiffres restaient inférieurs aux besoins réels, car elle n'avait pas voulu ignorer les incidences financières des mesures qu'elle soumettait au Gouvernement, sur la demande de ce dernier.

Au 1^{er} janvier 1965, nous enregistrerons donc un retard de 500 francs par an sur les prévisions.

Les personnes âgées, les invalides et les infirmes semblent donc condamnés à végéter dans une misère imméritée au cours des années à venir. Ils demandent à ne pas être sacrifiés au succès du plan de stabilisation. Nous les rejoignons dans leurs préoccupations angoissées.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'Etat, à tout le moins la commission des affaires sociales vous suggère-t-elle de porter l'allocation minimale de 1.600 francs à 1.800 francs dès le 1^{er} janvier prochain sans attendre le 1^{er} juillet, et à 1.900 francs au 1^{er} juillet 1965 sans attendre le 1^{er} janvier 1966.

A ces considérations je voudrais ajouter, en ce qui concerne l'allocation supplémentaire accordée depuis le 1^{er} juillet 1963, sous des conditions de ressources beaucoup plus avantageuses pour le postulant, que votre commission des affaires sociales considère qu'il convient de lever le lourd handicap que constitue le recours de l'administration sur les successions des bénéficiaires de l'allocation supplémentaire, à partir d'un plafond inchangé depuis 1956 fixé à deux millions d'anciens francs, ce qui a pour résultat dans de très nombreux cas de reprendre d'une main ce qui a été donné de l'autre.

Comme en novembre 1963 votre commission des affaires sociales estime qu'il y a urgence à, d'une part, régler la question irritante de la prise en compte des années de versement de cotisations au-delà de trente annuités pour le calcul de la pension dans la limite de 60 p. 100 du salaire moyen ; d'autre part, doter les familles d'artisans et de commerçants d'un régime de couverture pour l'ensemble des risques maladie.

Un avant-projet de loi a été accepté par l'ensemble des organisations de non-salariés non agricoles et transmis à M. le Premier ministre et aux ministres intéressés depuis le 2 décembre 1963. Les organisations intéressées, et avec elles votre commission, demandent que le Gouvernement, qui assure depuis plusieurs années que ce problème est à l'étude, prenne immédiatement des dispositions pour l'aboutissement de ce projet.

Il convient également de publier la liste des professions pénibles prévue par l'article 332 du code de la sécurité sociale, d'approuver la liste proposée par la commission dite « des activités pénibles » et adoptée par le conseil supérieur de la sécurité sociale le 3 décembre 1962, enfin de reconnaître le droit à pension de reversion à la veuve valide à soixante ans au lieu de soixante-cinq actuellement.

Quant aux veuves de grands mutilés du travail bénéficiant d'allocation pour tierce personne, il est souhaitable de leur reconnaître à soixante ans, ou plus tôt en cas d'invalidité, le droit à une rente de conjoint survivant au taux de 50 p. 100 du salaire annuel, quelle que soit la cause du décès et même lorsqu'elles bénéficient d'un avantage personnel au titre de la vieillesse ou de l'invalidité.

Le problème des « avants-loi », en matière d'accident du travail, nécessiterait également le dépôt d'un projet de loi mis au point, semble-t-il, par le ministre du travail, mais qui se heurte à l'opposition du ministre des finances.

La situation financière du régime général de la sécurité sociale constitue une question grave, certes, qui a prêté et prête encore aux commentaires les plus contradictoires. Depuis plusieurs années nous entendons les informations les plus alarmantes auxquelles succède subitement un optimisme déconcertant. Ainsi en a-t-il encore été cette année. Vous permettez donc à votre commission des affaires sociales de faire preuve d'une extrême prudence en ce domaine.

Depuis 1961 nous avons eu connaissance d'une multitude de chiffres. Aucun ne concorde. Tant en ce qui concerne les résultats des années 1962 et 1963 — années pour lesquelles, cependant, il ne devait y avoir qu'à constater le résultat d'un certain nombre d'additions — que les prévisions pour 1964, 1965, 1966 et 1970 nous avons pris connaissance de chiffres les plus divers énoncés par des autorités pourtant particulièrement qualifiées : M. le ministre du travail, MM. les rapporteurs de l'Assemblée nationale, la commission Dobler — tout au moins au travers des indiscretions qui font état des travaux de cette commission — et l'inspection générale de la sécurité sociale. Le mystère de ces chiffres nous amène à ne faire état d'aucun d'eux et, au contraire, à nous étonner de leur stupéfiante diversité.

En revanche, il est un point sur lequel votre commission entend marquer son désaccord. Il ne saurait pour nous être question d'apprécier — en le chiffrant à 0,50 p. 100 — le déficit de la sécurité sociale en fonction d'artifices de trésorerie. Le raccourcissement des circuits de cotisations, par exemple, ne peut

en rien modifier l'équilibre des dépenses et des recettes du régime général de sécurité sociale.

Ce qui est certain, c'est qu'avant d'envisager les modifications de structure il conviendrait d'alléger le régime général de la multitude de dépenses qui ont été indûment mises à sa charge, qui se chiffrent à plusieurs centaines de milliards par an et dont le financement relève uniquement de la solidarité nationale et non pas de la compensation inter-régimes.

Le régime financier de la sécurité sociale fait l'objet des travaux de deux commissions. Votre commission des affaires sociales souhaite avoir rapidement connaissance des rapports de ces commissions, et, si possible, autrement que par la lecture de la presse.

En effet, le Parlement va prochainement avoir à prendre position sur les options du V^e plan. Nul ne pourra le faire valablement que si nous sommes informés. Or, nous ne sommes, pour le moment, qu'alarmés par ce que nous avons appris, à savoir que le Gouvernement envisage une réduction de l'accroissement anormal des dépenses de la sécurité sociale de 45 à 38 p. 100, ce qui, dans l'état actuel des choses, ne peut être obtenu que par une réduction ou un freinage des prestations servies, alors que certaines d'entre elles, comme l'allocation-logement en raison de la hausse prévisible des loyers dans les années à venir, appelleront une importante mise à jour.

Nous allons examiner maintenant les questions concernant les départements d'outre-mer, questions auxquelles votre commission a toujours apporté une sollicitude particulière.

Jusqu'à présent les charges de la formation professionnelle des adultes étaient assumées par le ministère d'Etat chargé des départements d'outre-mer.

Nous considérons comme une innovation heureuse la détermination du ministère du travail d'assumer désormais à l'égard des départements d'outre-mer les responsabilités de la formation professionnelle des adultes aussi bien sur place que dans les centres métropolitains et d'avoir prévu des crédits à cet effet : 4 millions pour le centre de Fontenay-le-Comte et 4 millions pour les centres de F. P. A. dans les départements d'outre-mer.

Conformément aux engagements pris en janvier 1964, une nouvelle étape a déjà été franchie en juillet 1964 dans le sens du rattrapage du S. M. I. G. des départements d'outre-mer pour le porter au niveau du S. M. I. G. de la zone la plus défavorisée de la métropole.

L'écart, qui n'est plus que de 1,05 p. 100 sera définitivement comblé au 1^{er} janvier 1965.

En ce qui concerne les prestations familiales, rappelons que, conformément aux suggestions contenues dans le rapport déposé par les membres de la commission des affaires sociales du Sénat, à leur retour de mission aux Antilles-Guyane en 1961, le Gouvernement a accepté pour les salariés des départements d'outre-mer le principe de la parité globale des allocations familiales par rapport à la zone la plus défavorisée de la métropole.

La dernière étape permettant de réaliser cette parité globale sera franchie le 1^{er} janvier 1965, ainsi que l'annonce en a été faite par le ministre d'Etat dans son allocution du 6 mai 1964.

Par ailleurs, deux décrets, annoncés depuis mai 1964, doivent : d'une part, étendre le bénéfice des allocations familiales aux marins pêcheurs des départements d'outre-mer titulaires d'une pension d'accident du travail et aux veuves des marins pensionnés à ce titre, ainsi qu'aux titulaires d'une pension vieillesse de sécurité sociale, et aux bénéficiaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés ; d'autre part, instituer un congé pour les chefs de famille salariés à l'occasion de chaque naissance survenue au foyer.

Dans le domaine de la sécurité sociale, des progrès sensibles ont été enregistrés au cours de l'année 1964.

Il reste à obtenir pour les exploitants agricoles des départements d'outre-mer autres que les anciens salariés agricoles, la couverture des risques maladie, maternité, invalidité, ainsi que le bénéfice des prestations familiales, comme les exploitants agricoles de la France métropolitaine ;

Les décrets concernant l'extension de l'assurance vieillesse aux non-salariés des départements d'outre-mer — artisans, professions libérales, commerçants, etc. — ont été publiés en juin 1964. Mais ce régime d'assurance vieillesse n'a été étendu aux non-salariés des départements d'outre-mer que sous forme d'assurance volontaire.

Après sa transformation en régime obligatoire et lorsque le bénéfice des prestations familiales aura été étendu comme en France métropolitaine aux travailleurs indépendants — autres qu'agricoles — les départements d'outre-mer auront un régime de sécurité sociale identique à celui de la métropole. Votre commission souhaiterait que cet alignement fût parachevé dans le plus proche avenir. *(Applaudissements à gauche et sur un certain nombre de bancs au centre gauche.)*

En conclusion de cet avis, nous ne pouvons que regretter que les moyens mis à la disposition de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale soient si mesurés. Les dépenses nouvelles proposées par le ministère du travail ont fait l'objet d'arbitrages encore plus sévères que de coutume, si bien que, comme le déclarait le ministre du travail le 20 octobre dernier, à l'Assemblée nationale, lors de la discussion de son budget : « Ce budget, déduction faite des crédits affectés à la caisse autonome des retraites des mines, à celle des chemins de fer secondaires, à la formation professionnelle des adultes, au fond national de l'emploi, est effectivement un budget de rigueur ». *(Applaudissements.)*

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

M. Adolphe Dutoit. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai lu les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale à l'occasion de l'examen de ce budget et voici ce que j'ai pu en conclure.

« Il faut supprimer les abattements de zones ». « La détresse règne dans les foyers de nos vieux ; qui d'entre nous, en effet, ne sera d'accord pour trouver notre effort insuffisant envers une catégorie d'hommes et de femmes victimes de l'inflation ». « Il faut accorder la prime de transport aux travailleurs de province ». « Le budget du travail est un budget d'austérité ».

Vous ne taxerez pas nos amis de démagogie, monsieur le secrétaire d'Etat, comme vous l'avez fait la semaine dernière à l'occasion de la discussion du régime des pensions, car ces citations sont extraites des discours prononcés par les députés de la majorité gaulliste à l'Assemblée nationale. Voyant venir le moment de rendre des comptes devant le pays, ils tentent ainsi de faire oublier que cette politique sociale qu'ils condamnent aujourd'hui en paroles est leur propre politique.

C'est également une manifestation du mécontentement qui règne dans le pays, mais je considère que ces députés U. N. R. auraient pu pousser plus loin leur analyse et ajouter que le pouvoir d'achat des travailleurs n'a pratiquement pas varié depuis l'arrivée au pouvoir du général de Gaulle, alors que les bénéfices des grosses sociétés sont en continuelle augmentation.

Nous sommes loin des coups de clairon de notre ancien collègue, M. Michel Debré, qui nous promettait l'abondance pour 1961. Il paraît maintenant que l'année d'abondance est pour 1985. Nous en sommes au plan d'austérité.

C'est ainsi qu'on nous avait promis pour cette année la suppression totale des abattements de zone. Or, elle est retardée d'année en année et le ministre du travail nous propose, en tout état de cause, de maintenir les allocations familiales en créant trois nouvelles zones. Ainsi le retard pris par les allocations familiales par rapport aux salaires ne pourra-t-il que s'accroître.

Les abattements de zone, monsieur le secrétaire d'Etat, n'ont aucune raison d'être. Vous savez très bien que le coût de la vie est aussi élevé dans les petites localités que dans les grandes villes. De plus, je considère qu'il faut tenir compte des frais supplémentaires imposés aux travailleurs de province par leur transport sur le lieu de travail et les frais de déplacement des enfants fréquentant les écoles secondaires ou supérieures, qui ne sont jamais situées dans les petites localités.

Nous considérons qu'il faut en finir avec ce système, l'un des derniers cadeaux du régime de Vichy, qui permet au patronat de réaliser des bénéfices supplémentaires sur le dos des travailleurs de province. Il faut accorder à ceux-ci la prime de transport.

A ce sujet, permettez-moi de rappeler que le groupe communiste du Sénat a fait adopter par notre Assemblée une proposition de loi tendant à accorder à tous les travailleurs de province le bénéfice de la prime de transport actuellement payée aux seuls travailleurs de la région parisienne. Cette proposition de loi attend le bon vouloir du Gouvernement et de la majorité U. N. R. de l'Assemblée nationale pour devenir une réalité.

En ce qui concerne les vieux travailleurs, là aussi, nous sommes loin de l'abondance. C'est ainsi que le Gouvernement nous propose de porter l'allocation versée aux vieux travailleurs à 1.700 francs au 1^{er} janvier 1965 et à 1.800 francs au 1^{er} juillet 1965 ; un peu plus de cinq francs par jour en 1966 ! Il est clair que ces maigres augmentations sont nettement insuffisantes pour faire face à l'accroissement du coût de la vie. Non seulement elles ne donnent pas satisfaction aux vieux travailleurs qui réclament un minimum de 25.000 anciens francs par mois, mais elles sont nettement inférieures aux très modestes propositions de la commission Laroque qui estimait, en 1961, à 2.400 francs par an le minimum au-dessous duquel il n'était pas humainement possible de descendre. Cette commission proposait d'atteindre le taux de 2.200 francs pour 1965. Nous en sommes loin, car il

faudrait, pour suivre les indications de la commission Laroque, tenir compte de l'augmentation du coût de la vie intervenue depuis cette époque et qui est, d'après les estimations officielles, de 12 p. 100 et de 16 p. 100 selon le budget de la commission supérieure des conventions collectives.

Dans ce budget d'austérité, nous trouvons aussi une diminution de 40 millions pour le fonds de chômage; pourtant, qu'on le veuille ou non, le nombre des chômeurs totaux ou partiels est en nette augmentation. Il est clair que lorsqu'on fait le total des chômeurs, l'on ne tient pas compte du nombre des femmes et de tous ceux qui ne peuvent pas être inscrits au fonds de chômage.

Nous demandons à ce sujet que l'on augmente les allocations versées aux chômeurs totaux et qu'elles soient étendues aux chômeurs partiels dont certains, comme dans l'industrie du textile, font actuellement à peine trente heures par semaine et que les fonds de l'U. N. E. D. I. C. et des A. S. S. E. D. I. C. servent à indemniser le chômage pour lequel ces organismes ont été créés, chômage total ou partiel, au lieu d'être utilisés par le Gouvernement pour financer, par exemple, le fonds de garantie de l'emploi. S'il y a actuellement, et c'est vrai, instabilité de l'emploi, la responsabilité n'en incombe nullement aux travailleurs et qu'ils n'ont pas à en faire les frais. Les cotisations versées par eux pour le chômage doivent être utilisées uniquement pour les chômeurs totaux et partiels.

Une autre réduction que nous trouvons dans le budget, c'est celle qui a trait à la formation des cadres syndicaux, et à ce sujet, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser une question: si l'utilisation de ces crédits consiste, comme on le dit, à former des militants syndicaux capables de défendre les intérêts de leurs compagnons de travail, pourquoi exclure de la répartition la Confédération générale du travail? Cette centrale syndicale, chacun le sait, groupe un très grand nombre de travailleurs. Je considère que, s'il y a des crédits à répartir pour la formation des militants syndicaux, pour les écoles syndicales, le critère de cette distribution doit être l'importance de l'organisation.

La formation ouvrière est une partie importante de l'éducation nationale; nous pensons donc qu'il serait normal que ces crédits qui appartiennent à tous, venant de l'impôt, soient répartis par une commission où siègeraient les organisations syndicales et où le seul critère de la répartition serait l'importance de la représentation de chacune d'elles.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans cette discussion éclair, je voudrais également poser le problème des mutilés du travail, appuyer ce que vient de dire notre collègue Lagrange à ce sujet, à savoir qu'il serait temps de penser à d'autres questions extrêmement importantes, c'est-à-dire la situation des invalides et celle des veuves des grands mutilés du travail.

Nous considérons qu'il est temps de voter une loi tendant à améliorer cette situation par l'attribution d'une rente aux conjoints des mutilés du travail bénéficiant de l'aide à la tierce personne. Nous pensons que ces revendications des mutilés du travail doivent trouver un écho dans votre budget. Il faut sans tarder régler la situation des victimes ou ayants droit d'accidents du travail survenus avant l'assujettissement de leurs professions à la législation sur le risque professionnel.

En ce qui concerne la sécurité sociale, et ce sera ma conclusion, il est question de réformes de structures. Le déficit de la sécurité sociale est mis en avant, actuellement, pour gagner l'opinion publique à cette idée. C'est ainsi, d'ailleurs, que le journal de l'U. N. R. *La Nation*...

M. Yves Estève. Vous avez de bonnes lectures!

M. Adolphe Dutoit. ...écrit qu'il faut en finir avec les abus de la sécurité sociale et cet article ajoute qu'il est temps de rétablir le ticket modérateur. Ce n'est pas écrit en toutes lettres, mais c'est bien ce que cela veut dire.

Ce journal écrit enfin, ce que je considère comme une insulte à l'égard de la classe ouvrière, en ce qui concerne les soins médicaux: « C'est ainsi que le lendemain d'émissions télévisées traitant des grandes maladies, les médecins assurent que le nombre de leurs consultants s'augmente soudainement de toute une clientèle d'anxieux, de névrosés, persuadés d'être atteints de la maladie dont on leur a décrit les premiers symptômes la veille. Mais l'un des abus les plus caractéristiques est cette conviction de plus en plus répandue que chaque assuré social « a droit » chaque année à plusieurs semaines de maladie. »

Voilà ce qu'a écrit le journal de l'U. N. R. au sujet de la classe ouvrière qui, aujourd'hui, subit pourtant des rythmes de travail de plus en plus accélérés, de telle sorte qu'il y a de plus en plus de malades dans ses rangs et que les ouvriers sont de plus en plus frappés par les maladies nerveuses.

M. Raymond Bossus. Très bien!

M. Bernard Chochoy. C'est scandaleux!

M. Adolphe Dutoit. Ces affirmations obéissent à un chef d'orchestre qui n'est pas clandestin. Selon le journal du patronat *Les Informations industrielles et commerciales*, le C. N. P. F. réclame, lui, « l'augmentation pour certains produits pharmaceutiques du ticket modérateur ». Il réclame également « la mise en place de structures de contrôle plus efficaces ».

Ainsi donc, on demande l'augmentation du ticket modérateur, qui mettrait certains assurés sociaux dans l'impossibilité d'obtenir les médicaments dont ils ont besoin, et la réforme des structures de la sécurité sociale afin de diminuer encore les droits des assurés sociaux.

M. le ministre du travail, naturellement, leur emboîte le pas et il nous a dit, en parlant de la commission qui a été créée pour revoir les structures de la sécurité sociale:

« La commission compétente a pu, au cours de ces dernières années, en ce qui concerne le nombre des médicaments remboursés, ramener ce chiffre de 18.000 à 10.000 environ. »

« L'action de la commission, dit encore M. le ministre, se révèle fort utile puisqu'elle permet de réduire de façon sensible la charge de la sécurité sociale en diminuant le nombre des médicaments remboursés par cet organisme. » A ce sujet tous les travailleurs, tous les assurés sociaux doivent être très vigilants. Il y a là une vaste campagne contre la sécurité sociale qui tend, après avoir diminué les droits de gestion par les travailleurs eux-mêmes, à frapper maintenant à la caisse.

Je crois que M. Barjot a raison lorsqu'il dit, dans sa brochure, que les Français ne connaissent pas suffisamment l'institution de la sécurité sociale, ses dépenses et ses recettes. Je crois que les Françaises et les Français ne savent pas suffisamment que le régime général de la sécurité sociale n'est nullement en déficit. Il est en fait excédentaire, mais ce qui cause le déficit apparent, ce sont les charges qu'on lui impose. C'est ainsi, je me permets de le rappeler, que le régime général supporte les compensations de déficit du régime pour les étudiants, les invalides de guerre, les fonctionnaires, etc. Je m'excuse de ne pas tout citer, mais vous savez très bien que cela fait un total de 4.220 millions pour une année pleine.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous nous dire ce que le Gouvernement veut dans cette affaire? Il sait très bien qu'il n'y a pas de déficit du régime général de la sécurité sociale et que le déficit en cause est organisé artificiellement. Que voulez-vous? Que veut faire le régime? Veut-il revenir en arrière avec deux sortes de médecines, l'une pour les pauvres et l'autre pour les riches? Y aura-t-il deux sortes de médicaments, les médicaments pour les ouvriers et les médicaments pour ceux qui ont la possibilité de payer?

Il est vrai, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'aujourd'hui la médecine est devenue plus coûteuse, parce qu'on a recours à des remèdes plus efficaces, plus complexes, à une instrumentation et à des explorations plus perfectionnées. C'est là tout naturellement une conséquence du progrès scientifique, mais nous considérons que le bénéfice de ce progrès doit s'étendre à tous les Français et Françaises.

M. Raymond Bossus. Bien sûr!

M. Adolphe Dutoit. Le bénéfice du progrès de la médecine serait-il interdit dorénavant aux travailleurs, aux assurés sociaux? Cela peut avoir de graves conséquences sur la santé de la population. Si nous en avons le temps, je pourrais citer le rapport fait par le directeur du sanatorium de Helfaut dans le Pas-de-Calais devant le conseil général: il a parlé justement de ces malades qui n'ont pas été soignés suffisamment à temps et qui maintenant sont voués à la chronicité.

Il faut donc en finir avec cette campagne de dénigrement de la sécurité sociale. Je considère que le droit à la santé, le droit à la vie ne peut être lié à une redistribution du revenu national, comme le propose la confédération nationale du patronat français. La sécurité en matière de santé, c'est-à-dire le salaire indirect qui doit la satisfaire; fait désormais partie des besoins des travailleurs qui se refusent et se refuseront toujours à revenir en arrière et à laisser démembrer le régime général de la sécurité sociale.

Non seulement il faut en finir avec le pillage systématique des fonds appartenant au régime général de sécurité sociale, mais encore il faut permettre à tous et à toutes de bénéficier des progrès scientifiques, non pas selon leurs moyens mais selon leurs besoins. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Léon Messaud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans cette discussion accélérée d'un budget aussi important que celui du travail, je consacrerai, pour respecter le temps de parole qui m'est imparti, ma rapide intervention à l'examen de deux problèmes seulement. Ils présentent cependant tous les deux un caractère d'urgence.

Le premier est relatif à la situation des veuves des grands mutilés du travail. Il a été évoqué dans le rapport de mon collègue et ami M. Lagrange, et aussi dans l'intervention de M. Dutoit.

Les veuves des grands mutilés du travail à 100 p. 100 bénéficiant de l'aide à la tierce personne, qui ont, avec un dévouement et une abnégation totale, consacré leur vie aux soins de leur conjoint se trouvent, au décès de ce dernier, démunies de toutes ressources et dans une situation matérielle et morale des plus précaires. En effet, lorsque le décès d'un mutilé n'est pas consécutif à l'accident du travail, la rente et les allocations cessent brusquement d'être versées au jour du décès.

Ainsi la veuve qui, en raison de la continuité de l'assistance donnée à son conjoint, n'avait pu se livrer à une quelconque activité en qualité de salarié, va se trouver privée de toute pension, de toute retraite, à un âge où il est malheureusement difficile, sinon impossible, de trouver un emploi.

M. Lucien Grand. C'est très juste !

M. Léon Messaud. Il faut donc prévoir l'attribution aux veuves des grands mutilés à 100 p. 100, bénéficiaires de l'allocation pour tierce personne, que le décès soit dû à l'accident hors du délai de révision ou à une autre cause, d'une rente de conjointe survivante. Cette rente pourrait être calculée sur le salaire minimum des rentes accidents du travail et fixée dans les conditions de l'article L. 457 du code de la sécurité sociale.

Cette mesure de justice sociale peut d'ailleurs être réalisée sans que le budget du ministère du travail soit particulièrement grevé. Il résulte, en effet, des précisions très intéressantes fournies par la fédération nationale des mutilés du travail qu'au maximum 3.000 grands mutilés du travail dans notre pays ont besoin d'une tierce personne et encore convient-il de préciser, monsieur le secrétaire d'Etat, que tous ces mutilés ne sont pas obligatoirement mariés. Ainsi, la dépense à prévoir apparaît-elle minime et elle permettra aux veuves de ceux qui, au service de la collectivité, ont été victimes d'un grave accident du travail de ne pas, après une vie de dévouement, se trouver dans un complet dénuement. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

Le deuxième problème que je voudrais évoquer intéresse le reclassement des travailleurs handicapés.

Après des atermoiements qui ont duré près de trois années, ainsi que je le signalais d'ailleurs lors de la précédente discussion budgétaire, le Gouvernement s'est enfin décidé à publier le texte fixant le pourcentage d'emplois réservés aux travailleurs handicapés. Ce pourcentage, contrairement aux espoirs des bénéficiaires, a été fixé à 3 p. 100 seulement. Il devait être appliqué le 1^{er} janvier 1964 mais il faut, hélas ! constater que l'application de ce pourcentage fait encore, à la fin de cette année 1964, l'objet d'inadmissibles réticences, tant de la part des administrations publiques que des entreprises privées.

L'Etat qui devrait donner l'exemple, comme je l'ai à maintes reprises souligné, applique la loi comme à regret et ainsi s'instituent, mes chers collègues, d'intolérables retards.

Il faut mettre un terme à cette situation, mais quelles mesures faut-il envisager pour y parvenir ? Tout d'abord, me semble-t-il, les services du ministère du travail doivent établir et publier un bilan des reclassements réalisés à la fin de l'année 1964, ce bilan s'appliquant à toutes les administrations publiques, à tous les établissements soumis à l'application de la loi — et ils sont nombreux — et à toutes les entreprises privées.

La réalisation de ce bilan devra s'accompagner, d'ailleurs, d'un contrôle effectif et permanent des vacances d'emplois par les services de la main-d'œuvre, mais l'obligation imposée aux services de la main-d'œuvre ne pourra évidemment se concevoir que si ces services sont équipés d'un personnel compétent suffisant, essentiellement composé de techniciens du placement et de psychotechniciens.

Nous sommes encore loin d'un pareil équipement, faute de crédits. Il faut donc d'urgence — les travailleurs de ce pays sont en droit de l'exiger — augmenter les crédits nécessaires.

Je signale, d'ailleurs, que les contrôleurs de la main-d'œuvre, qui sont de précieux auxiliaires des inspecteurs du travail, bénéficient, depuis l'adoption du projet de loi dont j'ai été le rapporteur devant votre Assemblée, des dispositions des articles 178 et 179 du code du travail, ce qui leur donne beaucoup plus de facilités dans l'accomplissement de leur délicate mission.

Pour que la loi soit enfin appliquée, il faut qu'une meilleure coordination soit réalisée entre les services de la main-d'œuvre et les médecins du travail et que les avis donnés par les commissions d'orientation soient effectivement pris en considération.

Les quelques mesures que nous venons d'envisager se révèlent d'autant plus utiles et urgentes que les travailleurs handicapés sont les premiers désignés pour être les victimes d'un licenciement en période de récession économique. Le maintien de leur emploi est subordonné à une politique donnant à leurs employeurs la possibilité de réaliser les équipements, les modernisations, les investissements indispensables pour faire face à la concurrence internationale. Or, c'est une politique contraire à celle du plein emploi qui est pratiquée au nom d'une chimérique grandeur nationale ruineuse pour notre économie.

Aussi, comme je l'affirmais lors de la discussion du budget de 1964, nous ne devons pas nous lasser, et c'est là notre rôle de parlementaires, de réclamer le droit à la vie pour tous les déshérités du sort et pour toutes les victimes du travail.

Nous avons le devoir de proclamer, afin que l'opinion publique, à laquelle le pouvoir s'adresse tous les jours par l'intermédiaire de la télévision ou de la radio, soit informée que les travailleurs diminués dans leurs capacités physiques ne sauraient continuer à faire les frais d'un plan de stabilisation qui a fait faillite...

M. Adolphe Dutoit. Très bien !

M. Léon Messaud. ...d'un blocage des prix auquel on n'ose plus prétendre et d'une illusoire politique de prestige. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

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

M. Bernard Chochoy. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion du budget du travail est pour moi l'occasion de rappeler deux questions sur lesquelles, au nom du groupe socialiste, j'ai, sans me lasser, depuis plusieurs années, attiré l'attention du Gouvernement. La première a trait à l'exonération du ticket modérateur pour les maladies de longue durée ou le cas de traitements coûteux.

Je rappellerai d'abord que l'article 286 du code de la sécurité sociale prévoit que le ticket modérateur est supprimé « lorsque, dans les conditions fixées par le règlement d'administration publique, le bénéficiaire a été reconnu, après avis du contrôle médical, atteint d'une affection de longue durée nécessitant un traitement régulier et notamment l'hospitalisation ou lorsque son état nécessite le recours à des traitements thérapeutiques particulièrement onéreux ».

Le décret de 1955 avait reconnu le caractère de maladie de longue durée aux affections suivantes : tuberculose, maladies mentales, cancer et poliomyélite, et subordonnait l'exonération du ticket modérateur pour l'assuré lui-même à la cessation du travail. Ce texte a été annulé par le Conseil d'Etat par arrêt du 10 mars 1961 au motif que « la compétence attribuée au Gouvernement par l'article L. 286 du code de la sécurité sociale ne comportait pas le pouvoir pour celui-ci de déterminer d'une manière limitative les catégories de bénéficiaires de prestations prévues audit article, soit en fixant la liste des maladies pouvant être considérées comme affections de longue durée, soit en excluant du bénéfice de ces prestations les malades continuant à exercer une activité professionnelle ».

Le ministre du travail a voulu reprendre quant au fond les dispositions annulées en les introduisant dans le texte même de l'article 286 modifié par utilisation de l'article 37 de la Constitution. Ce fut l'objet du décret du 3 octobre 1962, mais ce décret a été à son tour annulé par le Conseil d'Etat qui n'avait pas admis cette procédure de modification. L'article 286 du code de la sécurité sociale ainsi remis en vigueur se trouve donc dépourvu de dispositions d'application quant à la définition de l'affection de longue durée.

C'est cette lacune que prétendait combler la circulaire ministérielle du 23 juin. Elle retenait à cet égard la solution suivante, qu'elle déclarait étayée par un avis du Conseil d'Etat :

« L'article 286 du code de la sécurité sociale se suffit à lui-même... l'affection de longue durée doit nécessiter un traitement régulier et notamment l'hospitalisation. » Elle poursuivait : « Il y a donc lieu d'en déduire que l'exonération de la participation aux frais... ne peut intervenir que si l'affection donne lieu à une hospitalisation ».

Cette interprétation, ajoutait la circulaire, doit conduire, sur le plan pratique, aux conséquences suivantes : « Il appartient au contrôle médical, dans chaque cas particulier, de déterminer si l'affection dont le malade est atteint est ou non une « affection de longue durée ». Sa liberté d'appréciation est, à cet égard, complète, comme elle l'était, avant l'intervention du décret du 20 mai 1955, sous le régime de l'assurance de la longue maladie. Dès l'instant où le contrôle médical a reconnu que l'affection dont est atteint l'assuré ou l'un de ses ayants droit est une affection de longue durée, et dans la mesure où cette affection entraîne, outre un traitement régulier, l'hospitalisation, il convient d'accorder la dispense de la participation aux frais dès le premier jour de l'hospitalisation ».

Ainsi le ministre acceptait, suivant en cela le Conseil d'Etat, de ne plus limiter aux quatre grandes maladies la notion d'affection de longue durée, ce qui constitue indiscutablement un progrès et permet d'éliminer l'un des graves inconvénients humains de la formule antérieure, l'obligation pratique d'annoncer à certains malades qu'ils étaient atteints du cancer.

En revanche, l'exonération du ticket modérateur était subordonnée à un fait objectif : l'hospitalisation. De la sorte, les personnes qui, atteintes de l'une des quatre grandes maladies, se soignaient à domicile perdaient le bénéfice du remboursement à 100 p. 100. C'est cette restriction qui a justifié les critiques et les protestations dont nous nous faisons l'écho et depuis longtemps déjà, comme je l'ai indiqué au début de mon propos. Nous avons mis l'accent sur cette prescription combien grave.

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Bernard Chochoy. Entre autres choses il a été mis en évidence sur le plan juridique que l'interprétation ministérielle était contestable. On peut, en effet, valablement soutenir que, dans le contexte de l'article 286, l'allusion à l'hospitalisation a le caractère d'un exemple et non pas d'une condition limitative.

La circulaire du 3 août 1964, tout en maintenant les principes affirmés par la précédente, en assouplit les conséquences. Elle précise que : l'exonération du ticket modérateur, qui s'applique aussi bien aux frais médicaux et pharmaceutiques qu'aux frais d'hospitalisation, se prolonge après la sortie de l'établissement hospitalier jusqu'à la guérison ; l'hospitalisation s'entend de tout séjour dans un établissement disposant des soins médicaux y compris hôpitaux de jour, instituts médico-pédagogiques, établissements spécialisés pour enfants déficients, même en cas de demi-pension, voire de l'hospitalisation à domicile ; le contrôle médical pourra se prononcer dès avant l'hospitalisation, auquel cas l'exonération du ticket modérateur jouera dès le premier jour de cette hospitalisation ; les droits acquis ne seront pas touchés et les assurés qui, atteints de l'une des quatre grandes maladies, étaient d'ores et déjà exonérés du ticket modérateur continueront de bénéficier de cet avantage.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, il m'apparaît que, dans sa recherche de la solution du problème qui lui était posé par les deux arrêts du Conseil d'Etat, M. le ministre du travail a été amené, dans une obstination qui nous paraît quelque peu diabolique, à une fâcheuse exégèse d'un texte pourtant rédigé dans un français très clair. C'est d'ailleurs la conclusion que nous tirons de la lecture des premières décisions jurisprudentielles prises en la matière.

En effet, le 17 septembre 1964, la commission de première instance de la sécurité sociale du Jura statuait sur deux affaires similaires et ses attendus sont très édifiants. Je me permets de vous en lire quelques-uns.

Dans le premier jugement, nous lisons :

« Attendu cependant que l'exonération du ticket modérateur peut, aux termes même du paragraphe 2, 2°, de l'article L. 286 du code de la sécurité sociale, être accordée dans deux cas, soit en cas de traitement particulièrement onéreux, soit en cas d'affection de longue durée nécessitant un traitement régulier et notamment l'hospitalisation ; attendu que le ministre du travail a, par le biais de différentes circulaires, tenté de réduire la portée du texte légal en disant que l'hospitalisation était une condition nécessaire pour qu'il y ait affection de longue durée nécessitant un traitement régulier ;

« Attendu qu'il y a là une interprétation erronée du texte ; qu'en effet l'adverbe « notamment » signifie : « par exemple » ou « entre autres exemples » ; que l'hospitalisation est donc un exemple donné par le législateur d'un cas d'affection de longue durée nécessitant un traitement régulier... » ;

M. Léon Messaud. Très bien !

M. Bernard Chochoy. « Attendu que les ministres ne peuvent légiférer par voie de circulaires et n'ont pas la possibilité d'utiliser ce moyen pour régler une matière qu'ils considèrent à tort ou à raison comme souffrant d'un vide législatif ; qu'ils ne peuvent pas davantage fixer arbitrairement la date d'entrée en vigueur d'un texte... »

Voilà pour le premier jugement. Dans le second jugement nous relevons ceci :

« Attendu que l'interprétation du texte légal donné par le ministre dans sa circulaire est erronée ; qu'en effet, l'adverbe « notamment » signifie « par exemple » ou « entre autres exemples » ; que l'hospitalisation n'est donc qu'un exemple donné par le législateur d'un cas d'affection de longue durée nécessitant un traitement régulier... »

« Attendu que l'hospitalisation n'est pas considérée par la commission de céans comme une condition *sine qua non* de

l'application de l'article L. 286 du code de la sécurité sociale ; que le demandeur établissant qu'il est atteint d'une affection de longue durée nécessitant un traitement régulier doit obtenir gain de cause ;

« Attendu au surplus et surabondamment que les ministres ne peuvent pas légiférer par voie de circulaires et que les circulaires ministérielles ne s'imposent ni aux tiers, ni aux tribunaux. »

Par ces motifs de l'un et l'autre jugements, mes chers collègues, la commission a accordé l'exonération du ticket modérateur sans que soit intervenue l'hospitalisation à un moment quelconque de l'affection de longue durée.

Nous voulons croire que M. le ministre du travail n'attendra pas d'être sanctionné une troisième fois par le Conseil d'Etat pour reconsidérer sa politique. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous soyez notre interprète auprès de lui et par avance nous vous en remercions.

La seconde question que je veux évoquer a trait au problème de l'attribution de la retraite vieillesse du régime général de la sécurité sociale, dès l'âge de soixante ans, aux personnes titulaires de la carte de déporté ou d'interné résistant ou politique.

Le 3 décembre 1963, M. de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, répondant dans cette enceinte à une question orale que j'avais posée sur le même sujet, m'indiquait : « Aussi est-on obligé de constater que la mesure proposée créerait un précédent assez dangereux sur la voie d'un abaissement général des âges de retraite, abaissement qui irait à l'encontre des préoccupations du Gouvernement telles qu'elles sont basées sur les conclusions de la commission de la vieillesse »

Je dois vous dire au passage, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, que j'ai là les conclusions de la commission Laroque et qu'en cette matière la position du secrétaire d'Etat, en décembre 1963, est très en retrait sur les conclusions de la commission de la vieillesse. Je vous lis un passage de ces conclusions :

« En ce qui concerne le problème particulier de la mise à la retraite pour inaptitude physique médicalement contrôlée, la législation en vigueur n'appelle aucune observation de la commission. En revanche, l'application concrète de cette disposition pourrait être utilement assouplie. Les caisses régionales et les commissions d'inaptitude doivent adopter, pour l'application de l'article 332 du code de la sécurité sociale, des critères plus souples que ceux qui sont définis à l'article 304 pour l'assurance invalidité. La retraite d'ancienneté de l'article 332 du code doit être accordée à tout assuré âgé de soixante ans au moins, s'il est estimé qu'il ne peut plus conserver son emploi sans nuire gravement à sa santé et dont les services de main-d'œuvre ne peuvent assurer le recasement dans des conditions satisfaisantes ».

Je n'engagerai pas de controverse avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, sur ces conclusions de la commission de la vieillesse, qui me paraissent bien plus larges que ce que devait me déclarer M. de Broglie. Ce dernier précisait en terminant son intervention :

« Dans ces conditions, il n'apparaît pas possible de réserver une suite favorable à l'abaissement généralisé et automatique de l'âge de la retraite en faveur des anciens déportés ou des anciens internés de la Résistance ».

Je lui répliquais alors : « Les internés et les déportés de la Résistance ne se comptent plus, bien sûr, par dizaines de milliers, car la mort, depuis leur retour des camps de concentration, a fait parmi eux les ravages que vous savez, mais ce n'est pas parce qu'ils ne sont plus en nombre que vous devriez rester insensible à la requête dont nous nous faisons aujourd'hui l'interprète ».

J'ajoutais : « Les convois qui ont franchi le Rhin ont emporté en déportation près de 300.000 Français. Une trentaine de mille seulement sont revenus, dont moins de la moitié sont vivants. C'est dire combien sont cruelles les séquelles de cette horrible période qui a laissé souvent terriblement diminués ceux qui ont pu échapper aux camps de la mort lente ».

Je rappelais aussi, au cours de cette séance du 3 décembre 1963, que le ministre des anciens combattants m'avait fait savoir, le 22 octobre 1963, en réponse à une question écrite, que « les premiers éléments d'un projet de loi tendant à modifier les dispositions de l'article 1332 du code de la sécurité sociale en vue de permettre aux titulaires de la carte de déporté ou d'interné politique ou de la Résistance de bénéficier, dès l'âge de soixante ans, d'une pension de vieillesse calculée... » — je le souligne — « ... en fonction du taux de 40 p. 100 du salaire de base sans avoir à faire reconnaître médicalement leur inaptitude au travail, sont soumis actuellement à l'examen de M. le ministre des finances et des affaires économiques, qui n'a pas encore donné son accord ».

Je conclusais : « N'attendez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que presque tous les déportés et internés soient morts pour

prendre cette mesure. Déposez votre projet de loi au Parlement. Je suis sûr qu'il sera rapidement voté. Ainsi, nous donnerons aux travailleurs du secteur privé qui ont été les plus tragiques victimes d'une période combien douloureuse le sentiment que notre société ne veut pas les achever ».

Monsieur le secrétaire d'Etat au budget, les mesures que le groupe socialiste vous propose, tant en faveur des assurés sociaux atteints de longue maladie que des anciens déportés et internés de la Résistance, ne coûteraient pas très cher à la sécurité sociale, qu'on n'hésite pas, dans d'autres circonstances — on l'a d'ailleurs indiqué tout à l'heure dans ce débat, en particulier M. Lagrange — à accabler de charges qui ne lui incombent nullement.

La première de ces mesures ne serait que la stricte application de la loi ; la seconde apporterait aux rescapés des camps de la mort une preuve de la sollicitude du Gouvernement à leur égard.

Je souhaite, mes chers collègues, que nous soyons entendus. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

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

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais répondre, à propos du budget du travail, aux différents problèmes qui ont été évoqués, tant par votre rapporteur de la commission des finances, M. Kistler, que par M. Lagrange, rapporteur pour avis. L'un et l'autre, dans d'excellents rapports, nous ont indiqué les questions qui sont en liaison avec les problèmes du travail et de la sécurité sociale.

Je dirai tout d'abord un mot du budget du ministère du travail qui reflète, dans un climat général d'austérité qui constitue la marque même de ce budget, l'effort accru du Gouvernement dans le domaine social. On n'y trouvera pas de réformes spectaculaires, certes, mais la poursuite et la réalisation progressive des objectifs que ce département s'est fixé pour assurer le plein emploi, la protection contre les risques sociaux et l'accroissement du niveau de vie. Le Gouvernement a toutefois le devoir, tout en continuant cette progression dans le domaine social, de veiller à ce que, par une hâte excessive, ne soit compromise la réalisation de ces objectifs. Il a d'autre part la préoccupation de veiller à une stricte économie dans la gestion du budget social de la nation.

En progression de 15 p. 100 par rapport au budget de 1964, le budget du travail de cette année comporte un effort supplémentaire de 37 p. 100 en ce qui concerne le fonds national de l'emploi et la formation professionnelle des adultes, c'est-à-dire, vous le sentez bien, sur des domaines primordiaux. En revanche, si l'on fait abstraction de l'ensemble des dépenses à finalité sociale, ce budget n'a progressé que de 4,1 p. 100 par rapport à 1964.

Je voudrais dire quelques mots rapides de la politique de l'emploi. La politique de l'emploi dont le ministère du travail a la charge ne peut être, dans une économie de plus en plus marquée par le changement inhérent au progrès technique, qu'une politique active dont la mise en œuvre implique une meilleure connaissance qualitative et quantitative de la situation de l'emploi et le recours à des moyens d'intervention accrus ainsi qu'un difficile et permanent effort d'information auprès des entreprises, des travailleurs et, d'une manière plus générale, de l'opinion publique.

Pour avoir une meilleure connaissance de la situation de l'emploi et utiliser efficacement les moyens d'intervention dont il dispose, le ministère du travail attache une très grande importance aux échelons régionaux de l'emploi qui comportent simultanément des sections d'études de la situation et de l'évolution des métiers et des sections de conseils professionnels.

L'action des échelons régionaux de l'emploi, dont six fonctionnent actuellement dans des conditions normales et dont quatre sont en cours d'installation, est intimement liée à celle des directions départementales dont, vous le savez, la réorganisation est en cours.

Il faut souligner à cet égard que le Gouvernement se préoccupe de doter les services extérieurs du ministère du travail de moyens nouveaux en personnel et en matériel tenant largement compte de l'expérience de la bourse nationale de l'emploi.

De cette bourse nationale de l'emploi il est bon de savoir qu'elle a centralisé 137.000 offres d'emplois, en a diffusé 100.000 et a réalisé jusqu'au 31 décembre 1963 228.704 opérations d'inscription dans les différents services spécialisés du ministère du travail où étaient accueillis en particulier les rapatriés. A cette date, le chiffre global des placements contrôlés était de 52.827. La dépense totale pour 1962 et 1963 ressort à 491.627 francs.

L'action du ministère du travail en faveur des rapatriés n'a pas cessé avec l'activité de la bourse nationale de l'emploi et

le nombre de demandes d'emplois non satisfaites concernant des rapatriés n'atteignait plus que 13.715 au 1^{er} octobre dernier.

Il faut souligner que de très fructueux enseignements ont pu être tirés de cette expérience exceptionnelle et il est probable que certaines des méthodes utilisées en cette occasion permettront aux services traditionnels de l'administration du travail de mieux connaître la situation de l'emploi et d'intervenir plus efficacement dans les actions de reclassement ou de formation professionnelle destinées soit à atténuer, soit à prévenir les difficultés d'emplois survenues dans certaines branches ou dans certaines régions. La compensation géographique des offres d'emplois assorties de possibilités de logement devrait se trouver facilitée par un meilleur système de liaison entre services départementaux et régionaux.

J'indique à M. Lagrange, qui a notamment parlé de la formation professionnelle des adultes dans son rapport, que parmi les moyens d'intervention traditionnels ou nouveaux dont il dispose pour maintenir ou pour rétablir l'équilibre de l'emploi, le ministère du travail considère qu'un effort particulier doit être consacré à la formation professionnelle des adultes. Celle-ci est en effet à la base de l'action poursuivie pour assurer aux travailleurs la continuité de l'emploi, en réalisant, à travers les transformations de la technique, les adaptations aux emplois nouveaux.

En réalité, la formation professionnelle des adultes constitue à la fois la base de l'action du ministère du travail et un élément indissociable des autres moyens dont dispose ce département pour faire face aux pénuries ou excédents de main-d'œuvre qui apparaissent épisodiquement dans divers secteurs de l'économie.

Les mesures nouvelles inscrites au budget pour la formation professionnelle des adultes représentent 36.900.000 francs de dépenses de fonctionnement, 48.900.000 francs de crédits de paiement sont également prévus pour les dépenses d'équipement.

La capacité théorique annuelle de formation des 1.325 sections existantes à la fin de 1963 était de 32.300 stagiaires. Le programme pluriannuel élaboré pour les années 1964 et 1965 portait sur la création de 520 sections, soit 340 pour 1964 et 180 pour 1965. Par branches d'activité, le bâtiment comportait 167 sections et les métaux 365. La capacité de formation sera ainsi portée à 45.000 stagiaires.

L'éventail des activités couvertes par la formation professionnelle des adultes est de plus en plus ouvert et témoigne de l'adaptation de cette institution aux techniques les plus modernes.

L'effort poursuivi dans le cadre du programme 1964-1965 est principalement orienté pour le bâtiment dans deux directions essentielles : accroissement de la capacité de formation dans les spécialités de second œuvre, développement des formations polyvalentes dans le secteur de la maçonnerie moderne.

Pour répondre à certaines préoccupations manifestées par votre commission des affaires sociales, il y a lieu de préciser que 55 sections dispensent une formation destinée exclusivement à la main-d'œuvre féminine et que 12 sections de cette nature sont inscrites au programme 1964-1965. 38 sections concernent des professions mixtes et s'augmenteront de 10 nouvelles sections au titre de 1964-1965.

En ce qui concerne la formation professionnelle dans les départements d'outre-mer, dont a parlé également M. Lagrange, j'indique qu'un centre a déjà été créé en 1964 à la Réunion et qu'un autre est prévu pour 1965 pour les spécialités féminines. Il est, en outre, prévu d'en créer à la Guadeloupe et à la Martinique et des études préalables sur ce point sont en cours.

En ce qui concerne le fonds national de l'emploi, dont a parlé en particulier M. Kistler, j'indique que trop souvent les travailleurs ont eu à supporter les conséquences des modifications intervenues dans l'économie sous forme de pertes d'emploi et de reconversion difficile. Le rôle du fonds national de l'emploi est de permettre à ces travailleurs d'affronter les changements avec sérénité en sachant que des ressources leur sont garanties s'ils acceptent de suivre des stages de formation et de s'adapter à un nouveau métier.

Sans entreprendre de détailler la totalité des interventions récentes du fonds national de l'emploi, on peut citer l'action menée par cet organisme dans l'industrie sidérurgique en Lorraine pour favoriser la reconversion professionnelle des mineurs de fer licenciés. D'autres actions de formation professionnelle intéressent la Société Bréguet, les Ateliers et forges de la Loire, les Ateliers et chantiers de la Rochelle-la Pallice, les Chantiers de Port-de-Bouc, les Forges et chantiers de la Méditerranée à la Seyne, la Société Péchiney, etc.

Une dizaine de conventions ont été conclues pour l'attribution d'allocations de départ et trois sont en cours de signature pour l'attribution d'allocations dégressives. Il sera possible, le cas échéant, d'accorder des allocations de conversion et de changement de domicile.

En ce qui concerne le problème des handicapés physiques, dont a parlé en particulier M. Messaud, j'indique que la préoccupation du Gouvernement de garantir à tous le droit au travail couvre, bien entendu, également les handicapés physiques en faveur desquels une action importante a été poursuivie durant l'année 1964.

En effet, sur 183.352 sujets inscrits au titre des handicapés et de l'aide sociale de 1958 à 1964, 153.000 ont été examinés par les commissions d'orientation, 30.117 ont été admis en rééducation, 36.451 ont pu être placés et 37.871 ont été reconnus inaptes et justiciables du travail protégé.

Les demandes de subventions aux ateliers protégés et aux centres de réentrainement au travail au titre de la gestion 1964 et dont l'examen est déjà terminé atteignent 750.800 francs. Le montant des subventions en cours d'instruction s'élève à 1.535.000 francs.

Enfin, le décret sur le reclassement des handicapés physiques dans la fonction publique arrive au terme de sa mise au point et pourra sans doute être publié avant la fin de l'année.

M. Messaud m'a parlé également de la situation des veuves d'accidentés du travail bénéficiant de l'allocation pour l'aide d'une tierce personne. Je lui répondrai que cette question est étudiée conjointement par le ministère du travail et par le département des finances. Je lui indique toutefois qu'il paraît difficile d'envisager dans ce cas une rente de conjoint survivant si le décès est sans relation avec l'accident.

En ce qui concerne les problèmes de la main-d'œuvre étrangère, un accord a été signé avec les pays étrangers où existent des disponibilités en main-d'œuvre. Je citerai l'Italie, la Grèce, l'Espagne, le Maroc, la Tunisie et le Portugal. Des pourparlers sont en cours avec les autorités yougoslaves et turques.

L'effectif de la main-d'œuvre étrangère autre qu'algérienne s'élevait en 1963 à 115.523 permanents et 101.274 saisonniers, soit un total de 216.797. Des travailleurs étrangers au nombre de 2.091 ont été admis en 1963 dans les centres de formation professionnelle. Il est bien entendu que l'accès à un centre ne peut en aucun cas être refusé à un candidat français au bénéfice de candidats étrangers. Sous cette réserve, ces hommes peuvent acquérir grâce à la F. P. A. une qualification des plus profitables à notre économie.

Pour en terminer avec le problème de la main-d'œuvre étrangère, on doit faire le point des difficultés rencontrées dans le domaine de l'immigration algérienne. Au 30 juin 1964 il y avait en France 240.562 travailleurs algériens recensés dans les entreprises et, pour répondre à une question précise de M. Kistler, je dirai que la nécessité d'organiser et de réglementer cette immigration n'a pas échappé au Gouvernement. Elle a été reconnue par les autorités algériennes. Au mois d'avril un accord a été conclu avec le Gouvernement algérien. Mais il faut bien reconnaître que, si des travailleurs algériens sont admis en France après avoir été sélectionnés par l'organisation algérienne de la main-d'œuvre, un certain nombre d'Algériens non munis d'une carte de travail s'infiltrent en qualité de touristes pour demeurer dans notre pays. Il y a là une difficulté dont, sans en exagérer l'importance, le Gouvernement suit de très près l'évolution.

Plus délicat encore est le problème de l'action sociale en faveur des travailleurs étrangers et notamment algériens, qui très souvent éprouvent de très sérieuses difficultés d'adaptation à leur arrivée en France. La loi du 10 juillet 1964 a étendu à tous les travailleurs étrangers la compétence du fonds d'action sociale pour les travailleurs musulmans d'Algérie qui a été créé par l'ordonnance du 29 décembre 1958. Le programme complémentaire de 1964 représente un effort supplémentaire de 15 millions sans subvention budgétaire et sans aucun versement de la caisse de sécurité sociale.

Le programme à étudier pour 1965 doit correspondre pleinement aux attributions nouvelles du fonds. Les besoins sont évidemment considérables et concernent, par ordre d'importance décroissante, l'habitat des travailleurs isolés, l'habitat familial et la formation professionnelle. Le Sénat peut être assuré que le maximum sera fait en vue de procurer aux travailleurs étrangers venant en France, non seulement du travail, ce qui est leur but, mais aussi un accueil digne de la réputation de notre pays.

Sur le problème des salaires, la question a été posée de savoir quel était le nombre de salariés rémunérés sur la base du S. M. I. G. Il est assez difficile de répondre avec précision à cette question, eu égard notamment au fait que les entreprises de moins de dix salariés ne sont pas comprises dans les enquêtes périodiques du ministère du travail. Cependant, les divers éléments d'information recueillis depuis la dernière enquête statistique effectuée à la fin de 1962 permettent d'estimer qu'environ 370.000 salariés du commerce et de l'industrie se trouveraient rémunérés au niveau du S. M. I. G.

En ce qui concerne le niveau des salaires, l'indice général des salaires horaires calculé à partir des résultats de l'enquête trimestrielle sur les conditions d'emploi de la main-d'œuvre s'est élevé, du 1^{er} juillet 1963 au 1^{er} juillet 1964, de 181,3 à 194,6, la base 100 étant au 1^{er} janvier 1956. Cette progression s'est stabilisée pour les deux premiers trimestres de 1964 à 1,9 p. 100 alors qu'en 1962 et 1963 des pourcentages de 2 et 2,5 ont été enregistrés.

Pour ce qui est des zones de salaires dont on a également parlé, le Gouvernement ne perd pas de vue ce problème dont la complexité a été soulignée à maintes reprises, en raison notamment des incidences importantes qu'une solution élaborée pour le seul salaire minimum applicable dans le secteur privé ne pourrait manquer d'avoir dans les secteurs publics et semi-publics, ainsi bien entendu que dans le domaine des prestations familiales. Je confirme à M. Dutoit qu'aucun engagement n'a été pris pour l'année 1965, mais que M. le Premier ministre a indiqué que les zones de salaires du S. M. I. G. seraient supprimées avant la fin de la présente législature.

Les divers éléments qui constituent la politique de l'emploi actuellement poursuivie par le Gouvernement ne doivent pas être le fruit de conceptions purement autoritaires. Son efficacité suppose de larges consultations entre l'Etat et les partenaires en cause. Cette consultation n'est possible que si ces partenaires sont suffisamment conscients de leurs responsabilités et en état de les assurer.

Un effort important a été fait dans le sens de l'information et dans celui d'une large consultation à l'échelon national des employeurs et des travailleurs. Les structures mises en place à l'échelon régional doivent permettre une meilleure appréciation des éléments déterminants d'un certain nombre d'options économiques et sociales éventuelles.

Il ne faut pas se dissimuler cependant que le véritable problème se situe au niveau de l'entreprise. L'accroissement des responsabilités des comités d'entreprise dans leur participation à la vie économique, leur association plus étendue à la marche de l'entreprise suppose à la fois l'adoption de certaines mesures destinées à faciliter l'exercice du droit syndical et un effort accru de formation et d'information.

La très faible réduction des crédits du chapitre 44-13 ne doit pas être une source d'inquiétude dans ce domaine. En effet, la dotation de ce chapitre, qui était de 3.780.000 francs en 1963, avait été portée à 7.500.000 francs en 1964 et la réduction de 500.000 francs aura une incidence très faible sur l'action poursuivie en faveur de la formation syndicale.

En tout état de cause, l'aide financière apportée par le Gouvernement aux divers organismes participant à la formation des cadres syndicaux sera poursuivie.

Je voudrais maintenant, pour répondre à des préoccupations — exprimées d'abord par M. Lagrange dans le cadre de son rapport, ensuite par M. Chochoy dans la première question qu'il a posée et même par M. Dutoit — donner un certain nombre d'informations sur le problème particulier de la sécurité sociale. En effet, c'est là un champ d'action important pour le ministère du travail. Bien qu'il n'apparaisse au budget que pour une faible part, il appelle des commentaires importants.

Les deux seuls postes qui correspondent à des interventions budgétaires concernent la participation de l'Etat au fonds spécial de la caisse autonome des retraites dans les mines, pour lequel un crédit supplémentaire de 25 millions est inscrit dans le budget au titre des mesures nouvelles, et la participation de l'Etat au fonds spécial de la caisse autonome mutuelle de retraite des agents des chemins de fer secondaires avec un crédit, en mesures nouvelles, de 11.140.000 francs.

J'indique à M. Lagrange et à M. Kistler, qui ont fait état d'un certain nombre d'incertitudes sur les prévisions statistiques en matière de sécurité sociale, que les divergences entre les chiffres publiés dans le rapport de M. Dobler sur l'évolution des recettes et des dépenses de l'ensemble des régimes de sécurité sociale au cours des années à venir et les chiffres communiqués par le ministère du travail au rapporteur de la commission des finances sont en réalité très aisément explicables. Les premiers ont été établis au mois de novembre 1963 sur la base des chiffres connus à l'époque et compte tenu des prévisions faites à ce moment-là dans le cadre du plan de stabilisation. Or la progression des salaires et, par conséquent, du point de vue de la sécurité sociale, la progression des recettes, a été plus rapide qu'il n'était prévu. Il en résulte que les prévisions faites en juin 1964 sont différentes et que les déficits prévus ont été beaucoup plus faibles. D'une manière générale, il ne faut pas attendre de la prévision conjoncturelle plus que ce qu'elle peut donner c'est-à-dire une probabilité momentanée et qui est, bien entendu, toujours révoquant.

Il est intéressant cependant de donner au Sénat quelques précisions sur l'équilibre financier du régime général dont le

volume budgétaire atteindra en 1965 une somme voisine de 40 milliards de francs.

Le raccourcissement des circuits de trésorerie devrait aboutir à mettre à la disposition du régime une somme de 200 millions. En outre, l'Etat doit rembourser au régime général 200 millions au titre des charges sociales de ses fonctionnaires.

Le déficit résiduel, soit 495 millions, tient compte de prévisions tablant sur une augmentation du prix des journées d'hospitalisation conforme à la tendance passée. Or, nous pouvons affirmer dès à présent que cette hausse ne devrait pas dépasser 5 à 8 p. 100. Même en tenant compte de l'augmentation de dépenses qui résultera du développement de la fréquentation des hôpitaux, il est légitime de penser que les dépenses seront très sensiblement inférieures aux prévisions.

L'examen du rapport fait au Premier ministre par la commission interministérielle présidée par M. Dobler met en lumière l'ampleur du problème pour les années postérieures à 1965. Pour s'en faire une idée, il est possible de comparer, pour les années 1960 à 1970, le pourcentage des charges du régime général par rapport à la production intérieure brute.

Ce pourcentage, qui était de 11,8 p. 100 en 1960, pourrait atteindre 15 à 19,5 p. 100 selon que l'on adopte l'hypothèse forte ou l'hypothèse faible de progression de la production.

Il y a là une situation grave, qui donne la mesure de l'ampleur de la tâche à accomplir; il faut donc se féliciter de ce que, l'année 1965 ne s'annonçant pas spécialement périlleuse, le Gouvernement dispose d'un délai de réflexion.

Ces diverses considérations ne doivent pas être perdues de vue dans l'étude des grandes masses de dépenses de la sécurité sociale: risque vieillesse, risque maladie, prestations familiales.

L'importance que le Gouvernement attache à la couverture du risque vieillesse conduit à traiter ce problème en premier lieu. Le Parlement est très légitimement préoccupé de l'amélioration de nos régimes de pensions et d'allocations vieillesse et le Gouvernement considère qu'il est de son devoir de veiller à que les personnes âgées disposent de ressources leur permettant de vivre dans la dignité. L'Etat se doit d'aider les personnes âgées à obtenir des couches actives de la population le concours financier auquel elles ont droit.

Cependant, là encore, toute précipitation dans ce domaine irait à l'encontre même du but poursuivi. L'évolution démographique fait apparaître une augmentation rapide du nombre des personnes âgées bénéficiaires des régimes vieillesse au moment même où, du fait du vieillissement du régime, le montant des pensions s'élève régulièrement. Des assurés en nombre de plus en plus grand réuniront les trente années de cotisations nécessaires pour avoir droit à une pension complète, ce qui fera monter le taux moyen des pensions de 25 p. 100 à un pourcentage proche de 40 p. 100 des salaires. Il importe de ne pas faire peser sur la population active une charge plus importante que celle qu'elle peut supporter.

L'Etat doit donc concentrer son action et ses moyens financiers sur les secteurs les plus démunis. En matière de vieillesse, cette action doit porter en toute priorité sur les allocataires dont la situation est la plus difficile.

L'effort accompli récemment et prévu pour 1965 sera mieux compris si l'on signale qu'une augmentation de 100 francs représente une dépense de 400 millions pour tous les régimes.

Le Gouvernement a décidé, pour 1965, d'agir sur les prestations de service par les régimes de base, l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité restant fixée au montant actuel de 700 francs.

Seront portés de 900 francs à 1.000 francs au 1^{er} janvier 1965, l'allocation aux vieux travailleurs salariés, l'allocation aux mères de famille, les allocations de vieillesse des non salariés, le minimum des pensions de vieillesse, les majorations pour conjoint à charge et l'allocation spéciale. A compter du 1^{er} juillet 1965, tous ces avantages seront portés à 1.100 francs par an.

Ainsi que j'ai eu l'occasion de l'indiquer au cours de la discussion générale, les bénéficiaires de l'allocation supplémentaire verront l'ensemble de leurs avantages portés de 1.600 francs à 1.700 francs par an au 1^{er} janvier 1965, à 1.800 francs au 1^{er} juillet 1965 et à 1.900 francs au 1^{er} janvier 1966.

Pour que ces mesures produisent tous leurs effets, il conviendrait d'augmenter corrélativement le chiffre limite des ressources autorisées. Le plafond des ressources, qui est actuellement fixé pour les célibataires à 3.100 francs, sera porté à 3.200 francs au 1^{er} janvier 1965 et à 3.300 francs au 1^{er} juillet 1965. Pour les ménages, ce plafond qui est actuellement de 4.700 francs, serait porté, aux mêmes dates, à 4.800 francs et 5.000 francs.

J'indique à M. Lagrange, qui m'a posé la question, que l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité est accordée sous condition d'un plafond de ressources qui est

présentement de 3.100 francs pour un célibataire et de 4.700 francs pour un ménage. Toutefois, s'il se révèle, au décès de l'allocataire, que celui-ci disposait de biens d'un montant supérieur à 20.000 francs, le montant de l'allocation qui a été versé est récupéré sur la succession. Cette procédure se justifie par le fait que l'action du fonds national de solidarité est réservée aux personnes âgées les plus démunies. M. Chochoy m'avait d'ailleurs posé cette question dès l'an dernier.

Les rapporteurs des deux commissions ont demandé que ce chiffre de 20.000 francs au-dessous duquel on ne récupère pas le montant de l'allocation soit relevé. Je puis indiquer qu'en accord avec le ministère du travail ce chiffre sera relevé dans un avenir proche.

En ce qui concerne le problème de l'extension de l'assurance maladie du régime général aux titulaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés — initiative parlementaire que le Gouvernement a reprise à son compte dans la précédente loi de finances — cette extension a touché 500.000 personnes. Je le dis à M. Lagrange qui m'a posé la question. On peut considérer que c'est une des mesures sociales les plus importantes prises depuis 1945.

Le Gouvernement, s'il est tout à fait favorable au principe de l'extension de la sécurité sociale aux artisans, commerçants et membres des professions libérales, — c'est une question que m'ont posée MM. Kistler et Lagrange — n'a pas encore pris parti sur les conditions de la réforme car celle-ci, qui peut revêtir des modalités très différentes, pose de nombreuses questions de caractère juridique, administratif et financier ne pouvant être dissociées de celles qui relèvent de deux commissions chargées de l'étude des structures de la sécurité sociale et de l'évolution du coût de l'assurance maladie. Sans arrêter pour autant les échanges de vues au sein du Gouvernement, il semble donc logique d'attendre les conclusions de ces deux commissions auxquelles le problème de l'assurance maladie des non-salariés sera explicitement posé.

Les dépenses de l'assurance maladie se développent à un rythme rapide et occupent une place de plus en plus grande dans le revenu national dont elles représentaient 3,8 p. 100 en 1961.

Le renouvellement des conventions médicales constitue une autre préoccupation majeure. Certes le corps médical, spécialement dans les grandes villes, supporte assez mal les sujétions qu'impose le régime conventionnel; mais les nombreuses dénonciations de conventions intervenues depuis le 30 septembre dernier ne présentent pas de caractère inquiétant pour l'avenir de ce régime. Il semble qu'elles aient été faites à titre conservatoire et pour appuyer la pression éventuelle des syndicats de praticiens sur le Gouvernement lors du renouvellement des conventions. Cette pression a en réalité perdu sa raison d'être puisque les divers problèmes pendants sont réglés ou en voie de l'être, qu'il s'agisse du tarif des honoraires, qui ne seront en aucun cas soumis à révision avant le mois de juin, de la fiscalité, où le ministre des finances a apporté déjà des aménagements substantiels aux règles en vigueur, ou de la couverture sociale des praticiens conventionnés au sujet de laquelle les principales revendications des intéressés ont été retenues dans un décret actuellement en cours de signature.

Il existe actuellement 86 conventions couvrant 77 départements. Pour les départements soumis au régime du tarif d'auto-rité on constate une nette augmentation des adhésions individuelles qui sont passées en province de 41 p. 100 à 64 p. 100, et dans la Seine de 54 p. 100 à 66 p. 100.

Ces chiffres sont réconfortants car ils montrent que, dans leur grande majorité, les médecins français comprennent que le système institué par le décret du 12 mai 1960 est le seul qui puisse à la fois répondre aux objectifs d'une assurance maladie complète et digne de ce nom et conserver à l'exercice de la médecine son caractère libéral auquel médecins et malades restent à juste titre attachés comme le Gouvernement. Celui-ci ne peut donc rester très fermement résolu à poursuivre sa politique sur ce point en renouvelant devant le Sénat les assurances qu'il a maintes fois données que le régime des conventions avec le corps médical, loin d'être une menace pour celui-ci, constitue la sauvegarde de principes fondamentaux dont la valeur est et demeure indiscutée.

Je répondrai maintenant aux questions que m'a posées M. Chochoy. En ce qui concerne l'exonération du ticket modérateur pour des maladies de longue durée, à la suite de l'annulation par le Conseil d'Etat des décrets limitant cette exonération aux quatre maladies, le ministre du travail a pris des mesures conservatoires notamment par la circulaire du 3 août 1964. Je reconnais avec M. Chochoy que le problème reste entier, même à la suite de cette circulaire, mais il est posé devant le haut comité médical de la sécurité sociale. Dès que M. le ministre du travail sera en possession de l'avis du haut comité, il prendra, je le pense, les textes nécessaires.

M. Bernard Chochoy. Que cela aille vite, monsieur le secrétaire d'Etat, car il s'agit vraiment de cas très douloureux.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Nous attendons l'avis du haut comité sans lequel M. le ministre du travail ne peut rien faire.

La seconde question posée par M. Chochoy reprend celle qu'il m'avait déjà posée l'année dernière. Elle porte sur la retraite vieillesse à soixante ans pour les déportés et les internés politiques. M. le ministre du travail a émis un avis favorable à ce sujet. La décision prise par M. le Premier ministre intéresse seulement les déportés. Il ne pouvait y avoir pour eux la moindre discussion. Mais des difficultés subsistent pour les internés. Elles sont actuellement soumises à l'arbitrage de M. le Premier ministre.

Ainsi les déportés pourront, dans le cadre de la législation actuelle, solliciter une retraite vieillesse à soixante ans, retraite que leur nombre restreint et surtout leur état physique justifient. Mais pour les internés, la question n'est pas encore réglée.

M. Bernard Chochoy. Je vous remercie de ces précisions.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Tel est, mesdames, messieurs, l'essentiel des questions que j'ai cru devoir exposer à votre assemblée à l'occasion du budget du travail dont l'importance n'a échappé à aucun des orateurs, ni des rapporteurs.

Sous le bénéfice des différentes observations que je vous ai présentées, je vous demande maintenant de bien vouloir l'adopter. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits des états B et C concernant le ministère du travail.

ETAT B

« Titre III : moins 1.086.719 francs. »

La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je veux tout d'abord remercier bien vivement le rapporteur de la commission des finances et le rapporteur de la commission des affaires sociales pour les mentions toutes particulières qu'ils ont bien voulu faire dans leurs rapports des problèmes concernant les départements d'outre-mer.

Nous notons en effet cette année, de la part du ministère du travail, une prise d'intérêt accrue à l'égard des problèmes des départements d'outre-mer et nous en sommes très heureux. Je réitère à cette occasion le vœu que nous avons eu l'occasion de formuler samedi dernier lors de la discussion du budget des départements d'outre-mer : nous souhaitons que les ministères sociaux, comme le ministère du travail, assument désormais la totalité de leurs responsabilités à notre égard tant du point de vue des crédits de fonctionnement que des crédits d'investissement et que ces ministères dégagent complètement le ministère de la rue Oudinot, notamment le F. I. D. O. M., des charges qu'il assume sur le plan social de telle sorte que ce fonds d'investissement devienne essentiellement un fonds de rattrapage économique.

Nous avons noté le relèvement du crédit destiné au fonds de chômage dans les départements d'outre-mer qui permettra, pendant l'inter-récolte, de distribuer un plus grand nombre de journées de travail aux ouvriers agricoles atteints par le chômage.

Le rapporteur de la commission des affaires sociales a excellemment mis en lumière les améliorations obtenues tant au point de vue de la péréquation du S. M. I. G., du relèvement des allocations familiales, que de l'extension de la sécurité sociale à certaines catégories qui étaient jusqu'à présent demeurées en dehors du champ d'application des lois sociales. Il a également mentionné les crédits prévus pour la formation professionnelle des travailleurs des départements d'outre-mer aussi bien pour ceux qui demeurent sur place, que pour ceux qui sont amenés à venir chercher du travail en France métropolitaine.

Le rapporteur a bien voulu indiquer ce qui reste à faire pour amener les travailleurs des départements d'outre-mer à la complète parité sociale avec les travailleurs de la France métropolitaine. J'ai à peine besoin de dire combien nous applaudissons à cette exhortation adressée au Gouvernement. Complète parité sociale des travailleurs des départements d'outre-mer avec les travailleurs de la France métropolitaine, tel est bien le sens du combat que nous menons avec ténacité et ferveur au sein de cette assemblée.

Il nous reste à souhaiter qu'une commission mixte composée de membres de la commission des affaires sociales et de la

commission des finances du Sénat vienne visiter prochainement les départements d'outre-mer afin de pouvoir se rendre compte par elle-même de l'évolution des questions sociales dans ces départements. Ce vœu est formulé au nom de toute la représentation des départements d'outre-mer au Sénat. Nous sommes persuadés que les commissaires emporteront de leur visite la conviction, raffermie s'il en était besoin, qu'il faut procéder sans différer plus longtemps à cet alignement social que nous ne cessons de réclamer depuis que ces territoires sont devenus français, je veux dire depuis seize ans. (*Applaudissements.*)

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

Je mets aux voix le titre III au chiffre de : moins 1.086.719 francs.

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. « Titre IV : plus 78.930.000 F. »

La parole est à M. Menu.

M. Roger Menu. Monsieur le président, mon intervention porte spécialement sur le chapitre 47-22 du titre IV et elle a pour objet, sous forme de question, de permettre vraisemblablement à M. le secrétaire d'Etat de nous apporter une réponse heureuse. Elle intéresse la caisse autonome mutuelle de retraite des agents des chemins de fer secondaires.

M. le secrétaire d'Etat nous a indiqué tout à l'heure que des mesures nouvelles importantes de l'ordre de onze millions de francs étaient prises en faveur de cette caisse de retraite. C'est exact et heureux, mais les agents intéressés par cette caisse appellent cependant l'attention sur un aspect qu'ils estiment discriminatoire de leur régime de retraite.

Institué en 1922 et condamné à disparaître par extinction en vertu d'un décret du 14 septembre 1954 ce régime en effet a le privilège d'être le seul à ne pas autoriser la validation de l'année de stage, c'est-à-dire de l'année qui précède la titularisation. Ainsi, au terme de leur carrière, les assujettis se trouvent, dans le calcul de leur pension, privés d'une annuité sans que cette perte soit compensée d'un avantage quelconque du régime général de la sécurité sociale.

Une étude de la situation de ces agents a déjà été envisagée et promise en vue de régler le problème à la satisfaction des intéressés qui aimeraient savoir, bien sûr, ce qu'il en est présentement. Ils proposent même une certaine formule qui aurait l'avantage de ménager les finances publiques. Cette formule consisterait à permettre aux agents en activité sur les réseaux de chemin de fer secondaires et de tramways de racheter l'annuité perdue. Certes, cette faculté n'intéresserait plus que quelque 13.000 assujettis qui, pour la plupart, ont cotisé à la sécurité sociale pendant l'année de stage. Le versement à effectuer tiendrait compte de ces cotisations ainsi que de la revalorisation des pensions constatée depuis l'accomplissement du stage.

Il y aurait pour la caisse autonome mutuelle un apport immédiat de ressources dont la contrepartie en dépenses s'échelonnerait sur une période relativement longue puisque la caisse autonome n'a mis fin aux affiliations que le 30 septembre 1955.

Nous ne doutons pas que cette suggestion puisse être rapidement chiffrée et retienne l'attention du Gouvernement qui aurait ainsi l'occasion exceptionnelle d'apporter aux déshérités des régimes spéciaux de retraites que sont les petits cheminots et tramnots, une satisfaction qui les ferait entrer dans le droit commun des pensions en matière de stage. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat. Je ferai une très brève réponse à M. Menu sur le problème particulier qu'il m'a posé et qui relève du chapitre 47-22 doté d'un crédit de 11.840.000 francs.

Il est exact qu'en l'état présent des choses le régime de la caisse autonome mutuelle de retraite des agents des chemins de fer d'intérêt secondaire n'autorise pas la validation de l'année de stage. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les suggestions faites par M. Menu à ce sujet et en ai pris bonne note. Je les ferai étudier par les services dont je communiquerai directement à M. Menu la réponse.

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

Je mets aux voix le titre IV au chiffre de : plus 78.930.000 francs.

(*Le titre IV est adopté.*)

M. le président.

ETAT C

« Titre V :

« Autorisations de programme : 3.000.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 2.000.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 93.000.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 48.900.000 F. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec l'examen des crédits concernant le ministère du travail.

Le Sénat voudra sans doute renvoyer à quinze heures la suite de l'examen de la loi de finances ? (Assentiment.)

Il en est ainsi décidé.

— 4 —

**NOMINATION DE MEMBRES
D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE**

M. le président. Je rappelle au Sénat que la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation et la commission des affaires culturelles ont présenté des candidatures en vue de représenter le Sénat auprès du ministre chargé de l'information en application de l'article 8 de la loi n° 64-621 du 27 juin 1964 portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française.

Le délai d'une heure prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées.

MM. Edouard Bonnefous et Jean Fleury sont donc chargés de représenter le Sénat auprès du ministre chargé de l'information.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quarante minutes, est reprise à quinze heures sous la présidence de M. André Méric, vice-président.)

**PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,
vice-président.**

M. le président. La séance est reprise.

— 5 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre les moustiques.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 30, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

— 6 —

LOI DE FINANCES POUR 1965

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1965.

Le Sénat va maintenant examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des travaux publics et des transports, section III : marine marchande.

Travaux publics et transports.

SECTION III. — MARINE MARCHANDE

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

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire

d'Etat, mesdames, messieurs, vous êtes tous parfaitement informés, mes chers collègues, de la situation de notre marine marchande et vous savez tous qu'elle n'est pas particulièrement brillante.

Aussi, au début de cet exposé, je dirai que c'est avec une certaine satisfaction que nous avons enregistré ici, au Sénat, une vigueur retrouvée dans le débat relatif à la marine marchande intervenu devant l'Assemblée nationale. Dans la mesure où notre question orale du 13 octobre aura pu y contribuer, nous pensons que ce souci de collaboration entre les deux assemblées avant le budget n'aura pas été inutile.

Nous allons donc, si vous le voulez bien, approuver à notre tour des chiffres qui ont été commentés dans mon rapport écrit.

D'une façon générale, nous exprimons le vœu d'un ajustement des crédits nécessaires au fonctionnement des services et à leur équipement.

Un réel effort d'aménagement et de modernisation des locaux de l'administration centrale est entrepris place Fontenoy. M. le secrétaire général Morin me permettra de le féliciter de cette initiative prise après tant d'autres. J'espère qu'il disposera des crédits nécessaires à la poursuite d'une modernisation qui me paraît s'imposer également dans le domaine mobilier.

Les crédits d'aide à la pêche sont réduits de 830.000 francs. Je suis sûr que notre collègue M. Yvon leur consacra une place particulière dans son important rapport et qu'il en soulignera les motifs.

La Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes auront quinze millions de mieux et l'armement libre un million de moins.

A ce point de mon exposé, je dois faire état d'une question posée par votre commission des finances et qui intéresse l'augmentation des allocations prévues pour les deux grandes sociétés d'économie mixte. A cette question M. le ministre responsable de la marine marchande a répondu en substance que « dans l'ensemble, les coefficients de remplissage des paquebots étaient bons, certains même excellents et, dans la plupart des cas, en nette progression. L'accroissement du déficit des réseaux contractuels tient à la distorsion enregistrée entre les recettes, liées en grande partie aux tarifs fixés sur le plan international et restées pratiquement stables, et les dépenses dont les principaux postes, notamment les charges de personnel, ont suivi les hausses intervenues en France.

« Ayant eu le même souci que la commission des finances du Sénat, le Gouvernement a voulu, lui aussi, rechercher si, dans leur structure actuelle, les lignes contractuelles répondaient toujours à la notion d'intérêt général qui avait jusqu'à présent motivé la prise en charge de leur exploitation par l'Etat. Une enquête est en cours à ce sujet, à laquelle participent les différents départements ministériels intéressés. Elle a pour but d'examiner, outre la question de principe visée, de supputer l'évolution probable du trafic maritime, d'assurer une meilleure coordination entre le paquebot et l'avion et de déterminer, s'il y a lieu, les mesures à prendre pour ramener le déficit à des limites compatibles avec les impératifs budgétaires.

« S'il est hasardeux d'espérer un net relèvement des tarifs de fret et de passages dans la conjoncture présente où l'abondance du tonnage et les progrès techniques rendent la concurrence de plus en plus âpre, il est cependant permis d'espérer une nette progression du trafic du fait de la mise en valeur de la Corse et des départements d'outre-mer, de l'installation d'une base spatiale en Guyane et de l'installation d'une base militaire d'essais nucléaires dans le Pacifique.

« D'autres lignes contractuelles ont pour objet de maintenir la présence du pavillon français dans certaines régions du monde comme l'Extrême-Orient ou l'Amérique du Sud et il ne semble pas qu'il serait opportun, dans la conjoncture politique actuelle, de renoncer à notre présence là où, au contraire, elle paraît plus nécessaire que jamais.

« Les études entreprises sur ces différents problèmes se poursuivent activement, mais étant donné leur complexité elles ne pourront aboutir que dans un certain délai.

En plus de la détérioration de ses lignes contractuelles, la Compagnie générale Transatlantique connaît des difficultés particulières dans l'exploitation de ses lignes libres dont les résultats servent, en règle générale, à maintenir la contribution financière de l'Etat au-dessous du déficit d'exploitation du réseau contractuel. Les résultats des lignes libres sont défavorables depuis deux ans et se sont particulièrement dégradés en 1963.

« Ce renversement des résultats est dû principalement à la crise maritime mondiale et, plus spécialement, à l'effondrement du trafic en Algérie ainsi qu'aux sujétions imposées à la Compagnie pour éviter dans ce secteur le désarmement de navires qui, commercialement, auraient dû être retirés du trafic ».

Les cyclones qui, en 1963, ont ravagé les bananeraies de la Martinique ont causé de sérieuses perturbations dans la desserte

d'une des plus importantes lignes de la Compagnie. Malheureusement, l'anéantissement des plantations en Guadeloupe, il y a quelques mois, vient à nouveau de créer de graves complications à la ligne bananière de la Compagnie.

« Quoi qu'il en soit, pour remédier progressivement à la situation actuelle, tant sur les lignes libres que sur les lignes contractuelles, les compagnies ont élaboré un programme de redressement dont certaines dispositions sont d'ores et déjà en application, mais dont la plupart ne commenceront à porter effet qu'à partir de 1964 et seront surtout sensibles à compter de l'année suivante.

« Les principaux points de ce programme peuvent se résumer ainsi : développement d'activités nouvelles, exploitation de certaines lignes en liaison avec d'autres armements, raccourcissement de certaines rotations, hausses des tarifs partout où elles deviennent possibles, réduction du coût d'exploitation dans tous les domaines, approvisionnements, entretien, assurance, frais généraux et, à cette fin, extension des mesures de coordination entre les deux compagnies subventionnées ou avec d'autres armements.

« La mise sur pied de ce programme montre bien la volonté des deux compagnies de tout mettre en œuvre pour ramener, si possible, les déficits au niveau des plafonds de subventions de 1963.

« De même, l'enquête en cours témoigne de la détermination des pouvoirs publics de faire le point des services contractuels qui méritent d'être maintenus et de prendre, dans le délai le plus bref et le cas échéant, les mesures d'adaptation qui s'imposeraient, compte tenu des perspectives d'avenir ».

Je passe maintenant à la contribution de l'Etat aux charges de l'établissement national des invalides de la marine.

Elle est alignée, chaque année, comme vous le savez, sur le salaire forfaitaire des marins. Elle réclame de ce fait une majoration de crédit de 28.900.000 francs.

Dans le budget de 1965, 50 millions de supplément sont prévus pour la construction navale sous une forme, je dois dire, qui ressemble un peu à la carotte de l'âne. Ils ne seront acquis pour l'ensemble des chantiers que si la fusion souhaitée pour quatre d'entre eux est réalisée dans les délais prévus.

Le président Abel-Durand, avec sa compétence habituelle, vous entretiendra tout à l'heure, je le sais, des problèmes plus particuliers de la construction navale.

Mes chers collègues, si j'ai fait allusion à la vigueur du débat devant l'Assemblée nationale, si j'ai rappelé celui du 13 octobre devant le Sénat, pour éviter de reprendre des arguments que nos collègues députés ont entièrement confirmés, c'est pour mieux souligner maintenant que le souci ainsi manifesté dans les deux assemblées du Parlement, souci partagé, je l'ai déjà reconnu, par le ministre lui-même, réclame désormais autre chose que des attermoissements.

Lorsque sénateurs et députés sont d'accord, lorsque majorité et opposition sont d'accord pour dire ensemble au Gouvernement : qu'allez-vous faire pour endiguer un état de choses qui, nous le sentons bien avec vous, mène notre marine marchande aux pires difficultés ? Il est temps de dégager des mesures de sauvegarde et d'associer les uns et les autres à un effort en profondeur qui ne peut plus être éludé.

Lorsque M. le ministre Jacquet nous propose comme première solution d'enterrer Colbert, je n'y vois pour ma part aucun inconvénient. Je pense même que ce serait l'occasion pour M. le ministre Jacquet de venir au Sénat, où il sera toujours le bienvenu — il le sait — et nous pourrions déposer au pied de la statue qui domine cette tribune une couronne bien méritée. (Sourires.)

Je suis donc d'accord pour l'enterrement de Colbert, à la condition toutefois que M. le ministre Jacquet nous dise comment il se sent capable de lui succéder, explication dont nous serons malheureusement privés puisqu'il n'est pas là.

Quoi qu'il en soit, nous voici en présence, au travers de cette simple phrase, d'un ministre engagé et mon observation trouve son relief dans la réponse faite au président Pleven et à M. Christian Bonnet, qui ont justement relevé l'allusion à l'enterrement de Colbert.

Cela dit, a précisé le ministre, je n'ai pas touché à la marine marchande mais au régime social des marins, ce qui n'est pas la même chose. C'est pour améliorer les conditions de travail de la marine marchande, donc sa rentabilité, que je m'attaque avec une certaine vigueur au régime social des marins. Parlons des mesures sociales de Colbert et de l'inscription maritime, mais ne parlons pas à ce propos de la marine marchande dans son ensemble, a dit encore M. Jacquet.

Mes chers collègues, que l'on soit d'accord ou non avec le ministre, il me paraît équitable de reconnaître qu'il n'a pas manqué de courage en inscrivant les ordonnances de Colbert au premier rang des problèmes auxquels se heurte le ministre

responsable de la marine marchande. Nous y trouvons aussi, dans une certaine mesure, une première résonance à nos rapports de 1959 et de 1960 sur la situation préoccupante de l'établissement national des invalides de la marine.

Cependant, nous ne sommes pas entièrement satisfaits. Les allusions du ministre à une évolution inéluctable de « Inscription Maritime » ont été fort claires. Nous souhaitons nous aussi plus de souplesse et plus de mobilité dans l'emploi de la main-d'œuvre, mais pourquoi dissimuler, par ce biais d'une transformation complète des services de l'inscription maritime, que le véritable objectif de l'attaque menée par le ministre Jacquet contre le régime social des marins est, à terme, la suppression du régime particulier et son transfert au régime général de la sécurité sociale ?

C'est ici que, pour la seconde fois depuis le début de mon exposé, je dois regretter l'absence de M. Jacquet, car après avoir rendu hommage à son courage, j'aurais aimé faire appel à sa franchise pour obtenir une réponse à la question suivante : au nom de qui parlez-vous, monsieur le ministre, lorsque vous déclarez que, pour améliorer la rentabilité de la marine marchande, vous devez vous attaquer avec vigueur — ce sont vos propres mots — au régime social des marins ? Est-ce au nom de l'Etat qui supporte 64 p. 100 des charges qui incombent à l'établissement national des invalides de la marine lorsqu'il s'agit des marins de la flotte de commerce ? Est-ce au nom de l'Etat qui supporte 76 p. 100 de ces charges lorsqu'il s'agit des marins de la flotte de pêche ? Si c'est au nom de l'Etat, cessez alors d'incriminer Colbert. Ce n'est pas Colbert qui est responsable de l'état du régime tel qu'il est aujourd'hui.

Il ne m'appartient pas de juger l'évolution des charges de l'établissement national des invalides de la marine à travers les initiatives de certains élus de la IV^e République, et même de la V^e République, puisque le Parlement en a jugé ainsi ; un référé de la Cour des comptes daté du 6 juillet 1960 et qui figure accessoirement dans mon rapport n° 39 pour le budget de 1961 s'est chargé de le faire. Je me permets de recommander sa lecture à mon excellent collègue M. le rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée nationale qui, dans son rapport écrit, réserve une très belle place à la situation de la conchyliculture. S'il obtient satisfaction avant les élections prochaines et une meilleure pension pour les éleveurs d'huîtres de son département, j'espère qu'il voudra bien se joindre à moi pour soutenir que Colbert n'avait inscrit ni la culture des moules, ni l'élevage des huîtres, ni la pratique de la pêche dans les étangs, ni beaucoup d'autres choses, exonérées en plus, à son programme de recrutement des inscrits maritimes.

Car la vérité est là ; il faut avoir le courage de le dire ; elle n'est pas ailleurs. A partir du moment où il faut comprendre que les deux tiers des inscrits maritimes, marins du commerce ou de la grande pêche, fraîche ou salée, apportent au régime dix fois plus que le tiers restant, la décision de remise en ordre ne passe pas par les syndicats. Elle est d'ordre politique. Elle passe par le Parlement et il est peu probable qu'il puisse en être autrement.

Je demande alors à M. le ministre Jacquet s'il est en mesure de considérer qu'une majorité parlementaire est à sa portée pour bouleverser actuellement le statut social des marins. Si la même illusion existait au sein de l'armement français, je me permettrais de le mettre en garde contre ce mirage. La transformation de l'établissement national des invalides de la marine est une œuvre de longue haleine. On ne transformera d'ailleurs pas le régime particulier des marins sans transformer les autres régimes. Ce serait insensé !

Si l'on me dit que l'avenir immédiat de la flotte de commerce est en cause, c'est autre chose. Mais si cet avenir est lié à une reconnaissance de la surcharge du pavillon à travers le régime social des marins, M. le ministre saisira sans doute l'occasion de rappeler devant le Sénat que cette surcharge n'est plus discutée depuis les conclusions générales de la commission Merveilleux du Vignaux du 8 juillet 1960.

Je pense qu'il n'est pas inutile de rappeler l'essentiel de ces conclusions : « L'armement français estime qu'il a un véritable droit à bénéficier d'une aide de l'Etat parce que les charges sociales qui lui sont imposées sont beaucoup plus élevées, non seulement que celles des compagnies étrangères, mais encore que celles des entreprises terrestres françaises, lesquelles ne sont pas cependant, comme les compagnies de navigation, notamment exportatrices. La commission unanime considère que cette surcharge existe. Elle en a précisé les éléments et fait calculer l'ordre de grandeur. Mais tandis que certains commissaires ont admis, cette preuve étant faite, que l'Etat devait apporter à l'armement une aide nouvelle, d'autres commissaires ont jugé qu'une telle preuve n'était pas suffisante parce que les résultats satisfaisants du compte d'exploitation de l'armement considéré dans son ensemble permettent de penser que les pro-

tections dont il bénéficie restent encore efficaces. Tenant compte cependant des signes annonciateurs de difficultés prochaines — c'était en 1960, mes chers collègues — « ces derniers » — je veux dire les commissaires représentant l'administration des finances — « n'excluent pas qu'un nouvel examen puisse être entrepris si la situation venait à se détériorer sensiblement. »

Cette détérioration reste discutée depuis cette date, et ce qui est profondément regrettable, c'est le désaccord persistant, le scepticisme même avec lequel les autorités financières de ce pays arrivent à le souligner en réduisant un peu plus chaque année les crédits de l'aide à l'armement naval. Je donne un seul exemple : le volume global des recettes perçues par l'Établissement national des invalides de la marine, au titre des contributions des armateurs et des cotisations des marins, tel qu'il figure dans mon rapport n° 39 pour la loi de finances de 1961, s'élève à 10 milliards de francs, toutes catégories comprises. Au 31 décembre de l'année dernière, et pour l'année 1963, les mêmes cotisations dépassaient 20 milliards, dont 15 milliards environ pour la flotte de commerce, compte tenu de l'article 79.

Les charges ont donc doublé dans le temps même où il est admis dans les discours les plus officiels que les recettes se sont effondrées, soit avec la baisse des frets, soit avec la disparition de certains trafics. Il est temps, aussi, de relire l'avis exprimé par les représentants du ministre des finances à la commission Merveilleux du Vignaux. Cet avis est tout entier dans mon rapport n° 53 pour la loi de finances de 1962. J'en citerai cependant un passage essentiel :

« En ce qui concerne la surcharge du coût d'exploitation de la marine marchande française sur laquelle se fonde la demande de subvention présentée par les représentants du ministère de la marine marchande, il convient de remarquer qu'elle a pu jusqu'ici être absorbée par les bénéfices réalisés. En tout état de cause, elle ne revêt un caractère ni organique, ni permanent et il y a tout lieu de penser qu'elle disparaîtra à l'avenir comme cela s'est d'ores et déjà produit dans la plupart des autres industries au fur et à mesure que les régimes sociaux étrangers se rapprocheront du nôtre. »

Voilà, mesdames, messieurs, où nous en sommes. Nous en sommes toujours à l'espérance du rapprochement des régimes sociaux étrangers et comme rien n'apparaît à l'horizon on nous propose d'enterrer Colbert. Puis-je demander en conclusion un effort de réflexion aboutissant au minimum à une reprise des conversations arrêtées en 1960, entre les représentants des finances et ceux de la marine marchande.

Je m'abstiendrai, mes chers collègues, parce que je pense que nous ne devons pas vivre dans le passé, mais essayer tous ensemble d'unir nos efforts pour que notre flotte revive, je m'abstiendrai de dire les raisons pour lesquelles on a chichement diminué les crédits à deux reprises. Je n'accablerai pas non plus M. le ministre responsable de la marine marchande. Le journal le plus lu dans les milieux maritimes a titré, au lendemain du débat devant l'Assemblée nationale : « Le ministre lance un appel à tous pour assurer la survie de notre flotte de commerce ».

Le même ministre, mes chers collègues, — vous l'entendez tout à l'heure et vous l'entendez demain — doit sauver l'aviation, sauver la flotte, sauver les routes, sauver la construction navale, et j'en passe ! Ce n'est plus un ministère, c'est une entreprise de sauvetage !

Quelles que soient les qualités de celui qui en est chargé, cela me paraît beaucoup pour un seul homme et je me demande où il trouvera le temps de sauver son âme si une seule de ces missions essentielles vient à échouer. (*Applaudissements.*)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est assez difficile, comme vient de le souligner mon prédécesseur à cette tribune, de rapporter avec la clarté et les éléments d'appréciation suffisants, dans un délai aussi court que celui qui nous est imparti, un budget aussi étendu, par les problèmes qu'il soulève, que celui de la marine marchande. J'éviterai de rappeler ici beaucoup des chiffres dont les rapports écrits des diverses commissions parlementaires sont en abondance assortis, pour, ne prenant que les plus caractéristiques, formuler les quelques commentaires que comporte leur application au présent exposé.

Je limiterai donc mes observations aux principaux chapitres et fascicules budgétaires qui doivent nous permettre de fixer la politique générale du Gouvernement dans ce domaine parti-

culier de notre économie nationale, qui comprend : les transports maritimes, la construction navale et les pêches maritimes.

L'examen de la première de ces questions nous amène tout d'abord à rechercher l'importance et les caractéristiques des activités maritimes françaises par rapport à la flotte mondiale. Cette dernière, en progression constante de nombreuses années, atteignait 145.800.000 tonneaux de navires en 1963, contre 130 millions en 1960, 118 millions en 1958 et 68.600.000 en 1939. En trois ans, cette progression avait été de 12 p. 100, la flotte norvégienne augmentant dans le même temps de 22 p. 100, celle du Japon de 44 p. 100, celle de l'U. R. S. S. de 58 p. 100.

La flotte française, restée stationnaire, accusait au 1^{er} janvier 1964 un recul particulièrement net, subissant en un an une diminution de 46 navires, perdant près de 200.000 tonnes et passant du cinquième rang qu'elle occupait en 1957 au onzième rang actuellement.

L'année 1963 pouvait donc être considérée comme une des années les plus difficiles qu'ait connues l'armement français, malgré une légère reprise qui se manifesta en fin d'année sur le marché des affrètements ; cette reprise, hélas ! ne s'est pas prolongée au-delà du début de 1964 et n'a eu aucune incidence sur les frets perçus par les lignes régulières.

Quant à la participation du pavillon français aux échanges de notre pays, elle ne cesse de se dégrader. D'après la statistique générale des douanes, document officiel, la part en tonnage dans le total des marchandises débarquées et embarquées dans les ports français est le suivant : 60,4 p. 100 en 1961, 57,6 p. 100 en 1962, 47,7 p. 100 en 1963, soit 51,2 p. 100 pour les marchandises débarquées et 32 p. 100 pour les marchandises embarquées. Il en est de même pour les passagers : 53 p. 100 en 1961, 51 p. 100 en 1962 et 44 p. 100 en 1963.

La marine marchande française connaît donc plus de difficultés que ses concurrentes. Les résultats globaux d'exploitation sont, chaque année, en régression. Elle subit, il faut le dire, le contrecoup de l'évolution des territoires d'outre-mer qui ont accédé à l'indépendance et de la perte du monopole du pavillon que nous possédions sur les lignes d'Afrique du Nord.

Cette situation découle à l'évidence de la politique suivie par le Gouvernement français, politique qu'il ne nous appartient pas d'apprécier ici dans la discussion d'un budget plus technique que politique. Néanmoins, les membres de votre commission des affaires économiques, profondément troublés par la situation préoccupante de notre flotte de commerce, m'ont prié de souligner à l'adresse du Gouvernement que les crédits mis à la disposition d'États nouvellement créés seraient sans doute plus utilement employés s'ils permettaient à nos armements de lutter efficacement contre les concurrences étrangères et de maintenir ainsi le pavillon français sur les lignes traditionnellement affectées à nos activités maritimes.

La flotte française doit vivre, ce qui suppose l'octroi d'une compensation temporaire suffisante en raison de l'élévation du coût de son exploitation, mais elle doit également pouvoir aborder la concurrence des pavillons étrangers sur tous les trafics du monde. Sa survie est ainsi liée à la modernisation, ce qui suppose l'octroi de facilités de crédit, principalement à long terme, pour faire face aux problèmes du financement.

Il est temps que les pouvoirs publics prennent conscience de la nécessité d'une politique des transports maritimes et que le Gouvernement mette en application les idées que le secrétaire général de la marine marchande, M. Morin, développait naguère devant le conseil supérieur de la marine marchande, soulignant l'évolution de l'armement mondial, la nécessité où se trouvait l'armement français de s'adapter pour se lancer, disait-il, en plein large, à la conquête de nouveaux marchés, face à la concurrence internationale et, pour ce faire, il préconisait l'établissement d'un plan à long terme dans le cadre d'une politique économique.

Ces propos de notre secrétaire général de la marine marchande éveillent-ils encore un écho dans les conseils du Gouvernement ? On serait tenté de croire que non, s'il est vrai que l'ambiguïté et l'imprécision de certaines dispositions du traité commercial conclu récemment avec l'U. R. S. S. risquent d'entraîner des incidences fâcheuses pour notre commerce maritime. Aux termes de l'accord intervenu — c'est la question que je me permets de poser au représentant du Gouvernement en ce jour — la flotte marchande soviétique n'aurait-elle pas l'exclusivité du trafic au départ de nos ports ? Une juste part a-t-elle été réservée au pavillon français ?

Monsieur le ministre, je crois, en effet, qu'il est temps que l'on s'inspire des exemples que nous donnent des pays comme la Norvège, la Grèce, qui savent tirer d'énormes profits de leur commerce maritime.

Ce faisant, vous pourrez apporter aux activités de la construction navale française une contribution importante. Elle en a besoin. La situation de cette industrie nationale, dont la

production hautement qualifiée est appréciée universellement, s'aggrave chaque jour dans des proportions inquiétantes. Si l'amélioration du trafic à l'échelle mondiale a permis une recrudescence des commandes des armateurs, la construction navale est restée néanmoins médiocre dans les pays de l'Europe de l'Ouest en raison de la concurrence japonaise qui s'est largement accrue en 1963, au point de mettre en danger la construction navale traditionnelle de tous les pays de l'Europe de l'Ouest, exception faite, toutefois, pour la Suède.

Une politique de soutien accrue au-delà des dispositions budgétaires actuelles doit donc être mise en œuvre et pratiquée dans le souci d'assurer efficacement la lutte contre la concurrence étrangère et de pallier les inconvénients résultant de la progression des coûts de production des diverses industries, qui entraînent ceux de la construction navale, l'aide accordée devant permettre de combler l'écart entre un prix de vente exceptionnellement bas et un prix de revient en hausse.

A ce propos, je pourrais vous rappeler la politique pratiquée au Japon, celle pratiquée dans les pays scandinaves, notamment en Suède, mais j'ai la pendule sous les yeux et je ne voudrais pas être rappelé à l'ordre par M. le président, ce rappel à l'ordre fût-il amical. Je me permets, en tout cas, d'attirer votre attention sur ce que vous savez en ce qui concerne la politique japonaise et en ce qui concerne la politique suédoise dans le domaine de la construction navale.

Je soulignerai simplement qu'il y a, outre les grands chantiers, un certain nombre de petits chantiers qui pratiquent la construction navale de notre flottille de pêche, laquelle subit en ce moment une concurrence particulièrement dure de la part des chantiers hollandais et polonais.

Notre armement à la pêche vaut, en effet, la peine qu'on s'intéresse à lui, en raison du rôle important que nos pêches maritimes jouent dans notre économie nationale. Si elles arment 14.000 navires représentant 270.000 tonneaux de jauge brute environ, elles emploient plus de 40.000 inscrits maritimes. En 1963, les apports, limités à la pêche fraîche, la plus importante, ont atteint 400.000 tonnes pour une valeur de 800 millions de francs. La France, parmi les nations occidentales, occupe dans ce domaine une place convenable, compte tenu de sa conchyliculture et des industries annexes à la pêche. Cette situation n'implique pas que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles.

Il n'est, pour s'en convaincre, que de relire les interventions de M. Jacquet, ministre des travaux publics, responsable de la marine marchande, et de M. Morin, secrétaire général de la marine marchande. Crise d'adaptation, rénovation des structures, rationalisation de la commercialisation du poisson, élargissement de la consommation, telles sont les idées directrices qui viennent à la bouche et sous la plume des autorités responsables de notre politique des pêches. On était, alors, en droit d'espérer que l'effort entrepris depuis quelques années allait se poursuivre et se développer, pour permettre aux professionnels de s'adapter aux nouvelles techniques, de s'orienter vers des parages plus productifs, de lutter plus efficacement contre la concurrence étrangère.

Or, le chapitre 44-01, « Subventions aux pêches maritimes », se trouve amputé, cette année, de 830.000 francs, amputation portant sur l'aide en faveur de la pêche et le plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

On ne comprend plus ! On ne comprend pas davantage le maintien d'une mesure qualifiée naguère de mesure « la plus impopulaire et la plus injuste », la taxe sur les carburants, dont la suppression a été envisagée à diverses reprises. Elle nous est promise pour l'année prochaine, presque à chaque discussion budgétaire — ce qui me rappelle une formule un peu triviale, que je vous prie de m'excuser d'employer ici : « demain on raserait gratis » — mais cette taxe est toujours maintenue.

J'aurais mauvaise grâce d'insister et de reprendre les suggestions qui vous sont faites cette année par les différents orateurs qui interviennent dans cette discussion budgétaire. Néanmoins, il me serait agréable d'obtenir de vous, monsieur le ministre, des réponses précises en ce qui concerne l'application du Traité de Rome aux pêches maritimes et les raisons de la récente décision du Gouvernement français, décision douanière qui porte le nom assez singulier de D. D. 5, qui permet aux navires de la Communauté économique européenne de vendre les produits de leur pêche dans les ports français.

J'aimerais également obtenir une réponse aux questions suivantes. Le problème poissonnier européen a-t-il fait l'objet à Bruxelles de décisions entre les représentants de la communauté ? A-t-il été poussé à fond avec toutes ses données économiques, sociales et techniques ? La presse de ce matin nous annonce que M. le secrétaire général de la marine marchande se rendra demain à Bruxelles pour défendre la position française sur la mise en application de la « D. D. 5 ». Celle-ci n'a-t-elle

pas alors été prise quelque peu prématurément puisqu'il vous a fallu revenir sur cette mesure ? Et dans ce cas, puisque le Gouvernement a décidé de surseoir à l'application de la décision douanière jusqu'au début de l'an prochain, pourquoi le Gouvernement a-t-il décidé d'ouvrir nos frontières à 2.000 tonnes de poisson frais en provenance du Danemark et de la Norvège, comme nous l'apprend la presse des jours derniers ? Cette mesure ne va-t-elle pas être interprétée dans les milieux maritimes comme une véritable provocation puisqu'à la suite des grèves qui se sont manifestées au lendemain de la mise en application de la « D. D. 5 », vous avez considéré devoir reporter à plus tard l'application de cette décision et dans le même moment vous avez décidé cette importation de poisson en provenance de pays extérieurs à la Communauté économique européenne ?

Je me permettrai de vous poser une autre question, monsieur le secrétaire d'Etat, relative à l'application des dispositions de la conférence de Londres sur les limites des eaux territoriales, dispositions qui entraînent, de la part des Britanniques notamment, interdiction de pratiquer le chalutage dans des eaux traditionnellement réservées à nos pêcheurs. Une période transitoire avait été envisagée pendant laquelle les pêcheurs ayant rapporté la preuve que de tout temps ils pratiquaient la pêche dans ces eaux pouvaient continuer à le faire. Mais il semble que depuis peu des mesures ont été prises par les Britanniques interdisant à nos pêcheurs d'accéder à une partie de ces eaux, ce qui cause un dommage considérable à nos pêcheurs, Bretons notamment.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques questions que j'entendais vous poser sur le plan de nos pêches maritimes. Avant de quitter cette tribune, j'évoquerai très rapidement les problèmes sociaux, ne voulant pas faire double emploi avec mon collègue M. Lachèvre, rapporteur de la commission des finances, qui a dit ce qu'il fallait en ce qui concerne la caisse des invalides de la marine.

Je signalerai seulement, à l'adresse des fonctionnaires de la marine marchande et du ministère des finances, combien le monde maritime s'est réjoui de la décision prise récemment par le Gouvernement d'augmenter les pensions versées aux veuves des marins victimes d'accidents professionnels, suivant les suggestions antérieures de vos différents rapporteurs. Je regrette toutefois que le Gouvernement ne soit pas allé jusqu'au bout de la mesure que justifiaient pourtant les dispositions du régime des pensions des marins élaborées en 1948, lesquelles précisaient que la pension est acquise à cinquante-cinq ans sur une base d'annuité de 37,5, ce qui aurait permis d'augmenter les pensions des veuves des victimes d'accidents professionnels dans la proportion de 50 p. 100 au lieu des 30 p. 100 qui ont été retenus par les services de la marine marchande et des finances réunis.

En dernier lieu, je veux rappeler ici, comme je l'ai souligné dans le rapport écrit qui vous a été distribué, certaines revendications des secrétaires administratifs de la marine marchande, lesquels demandent la parité avec leurs homologues de la marine nationale, tant en ce qui concerne les indemnités de sujétions particulières que le taux de l'indice auquel ils peuvent prétendre en fin de carrière. Il m'a été indiqué qu'un accord pouvait intervenir à bref délai. Il serait agréable aux membres de la commission des affaires économiques, qui s'est penchée sur ces problèmes, d'avoir une réponse du ministre responsable sur cette question qui intéresse une partie du personnel extérieur de la marine marchande.

Telles sont, mes chers collègues, dans leurs grandes lignes, les critiques que la commission des affaires économiques et du Plan a cru devoir adresser au Gouvernement, par ma voix, à propos du budget de la marine marchande. Nous regrettons de n'avoir à exprimer qu'une note pessimiste, devant l'insuffisance des moyens mis en œuvre pour maintenir la France au rang qui fut le sien dans l'histoire. Alors que les grandes nations, telles que l'U. R. S. S., les Etats-Unis, le Japon, comprennent combien leur avenir est lié au développement de leur activité maritime, alors que d'autres pays aux dimensions réduites comme la Suède, la Norvège et la Grèce font, sur le même plan, un effort considérable dont leur économie tire d'énormes profits, la France semble ne plus avoir foi dans les destinées de la marine. L'esprit de Colbert serait-il vraiment mort ? Je le crains. (Applaudissements.)

M. Jean Bardol. Il est mort deux fois.

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

M. Jean Bardol. Mes chers collègues, la discussion du budget de la marine marchande m'est, chaque année, une occasion d'attirer votre attention sur la situation de notre industrie des pêches maritimes.

J'aurais voulu également pouvoir m'exprimer sur les graves questions concernant les ports et les lignes maritimes ainsi que les constructions navales, mais le temps qui m'est imparti ne me permettra pas de le faire. D'ailleurs, mon collègue et ami David vous a exposé notre position lors d'une récente discussion de plusieurs questions orales concernant ces problèmes.

M. Léon David. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bardol ?

M. Jean Bardol. Je vous en prie.

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

M. Léon David. Je voudrais, après la discussion qui s'est déroulée dans cette assemblée sur la construction navale, appeler l'attention de M. le secrétaire d'Etat sur un problème angoissant pour le département des Bouches-du-Rhône ; il s'agit des chantiers navals de Port-de-Bouc. Depuis quelques semaines nous apprenons de différentes sources, plus ou moins autorisées, que dans un délai indéterminé, peut-être assez bref, ces chantiers seraient voués au démantèlement, à la désaffectation, à une reconversion éventuelle. Pourriez-vous monsieur le secrétaire d'Etat, nous donner quelques apaisements en ce qui concerne le personnel de ces chantiers ?

M. Jean Bardol. Au sujet des pêches maritimes, chaque année, monsieur le secrétaire d'Etat, nous vous renouvelons nos avertissements, nous tirons la sonnette d'alarme, mais vous restez sourd à nos appels ainsi qu'à ceux de la profession et la situation ne cesse de s'aggraver.

Il ne s'agit pas d'une crise conjoncturelle, d'une crise épisodique, mais d'une crise profonde, permanente, qui met en cause l'existence même de nos pêches maritimes. Si des mesures vigoureuses ne sont pas prises dans les délais les plus brefs, je crains que dans quelques années il ne soit trop tard. Le plus grave c'est qu'un ensemble de faits nous laissent penser que le Gouvernement pratiquement s'en désintéresse.

Dans le même temps, la plupart des pays étrangers augmentent considérablement leur flotte et leurs moyens de pêche, quel que soit leur régime politique et économique, non seulement en Europe, mais également en Afrique et en Asie.

Comment se caractérise la situation en France et plus particulièrement dans les ports de la Manche et de la mer du Nord ? Vous me permettez de prendre l'exemple de mon propre port, celui de Boulogne-sur-Mer.

Aux doléances de nos pêcheurs vous avez depuis quelques années rétorqué qu'il fallait s'orienter vers un accroissement de la productivité. C'était pour vous la panacée, l'unique remède.

Or, avec un nombre plus restreint de chalutiers, la production est passée de 110.000 tonnes en 1962 à 118.000 tonnes en 1963 ; elle atteindra vraisemblablement 130.000 tonnes cette année.

Ces résultats ont été obtenus grâce à des cadences infernales de travail qui ont des répercussions graves sur la santé et la vie des marins ; je me permettrai d'y revenir tout à l'heure.

Cette progression de la production a été annihilée par votre politique tant sur le plan intérieur que sur le plan extérieur. En effet, à cause de la concurrence étrangère et de la non-organisation du marché intérieur et de sa défense, le développement de la production s'est retourné contre les intéressés.

Les cours se sont véritablement effondrés à la production. Le prix du kilogramme pour les différentes espèces de poisson, qui s'établissait à un franc dix-neuf en 1962 n'a atteint que un franc seize en 1963 — dans le même temps où le coût de la vie augmentait de 7 p. 100 — pour tomber à quatre-vingt-quatorze centimes, moyenne des neuf premiers mois de cette année. D'une année à l'autre la baisse est de 14,5 p. 100. Comme les marins sont rémunérés au pourcentage, selon le système des millièmes ou à la part, leur salaire a baissé fortement, non seulement leur salaire réel, mais leur salaire nominal.

Depuis trois ans si l'on considère la hausse des prix, on peut constater que les salaires des marins pêcheurs ont pris un retard supérieur à 20 p. 100. Les marins ont réagi vigoureusement, vous le savez, et sont prêts à le faire à nouveau.

Alors que notre production est nettement inférieure à notre consommation, que cette consommation augmente individuellement et globalement, n'est-il pas navrant, pour ne pas dire plus, de prendre des mesures malthusiennes de limitation de la production, de rejeter des produits à la mer ou de livrer une part importante de ces produits aux usines de déchets et fabriques de farines de poissons ?

Je voudrais préciser en outre que cet effondrement des cours n'a aucune et n'a eu aucune répercussion sur les prix à la consommation. Il suffit pour s'en convaincre de faire une promenade devant les étals des poissonneries parisiennes. Seuls en ont profité les conserveurs, les mareyeurs et autres intermédiaires.

La cause essentielle de ce marasme réside dans l'application du Marché commun. Je voudrais en donner la preuve. Le Marché commun a ouvert tout grand nos portes aux poissons d'importation qui prennent une place de plus en plus grande sur le marché français au détriment de notre production nationale, car ils sont produits à un prix de revient inférieur. J'en ai apporté la démonstration lors de la discussion du dernier budget. En effet, non seulement nos concurrents sont placés dans des conditions naturelles plus favorables, mais ils bénéficient surtout de la part de leurs gouvernements respectifs d'une aide importante qui est refusée à nos marins pêcheurs.

Les importations sont passées de 160.000 tonnes en 1962 à 179.000 tonnes en 1963. Si l'on considère que dans cette quantité, les filets frais et congelés, qui représentent une part encore beaucoup plus grande de poissons entiers, prennent une place de plus en plus importante, le tonnage des importations représente déjà plus de la moitié de notre propre production. Dans le même temps nos exportations ont encore baissé de 20 p. 100, tombant de 34.000 tonnes à 27.000 tonnes.

En valeur — on parle toujours du déficit de la balance commerciale, ceci explique cela — les importations qui représentaient 21 milliards d'anciens francs en 1959 ont représenté 44 milliards en 1963.

J'ouvrirai ici une parenthèse pour signaler que la forte augmentation des importations de conserves — elles sont passées de 35.000 tonnes à 44.000 tonnes en un an — lèse non seulement notre industrie de base, mais également nos industries de transformation.

Ces importations ne vous semblent sans doute pas encore suffisantes, puisque vous venez de prévoir une importation supplémentaire de 2.000 tonnes dans le cadre de votre nouveau plan anti-hausse. Le rapporteur pour avis, M. Yvon, qui m'a précédé à cette tribune a employé cette expression : nous sommes en droit de penser qu'il s'agit là d'une provocation. Mais oui ! car il faut savoir que le poisson d'importation est vendu de 10 à 12 p. 100 plus cher que le poisson français aux halles de Paris. J'ai suivi tous les cours des halles depuis deux mois. C'est cela le problème des importations. Non seulement, elles font s'effondrer les cours, mais leurs propres produits sont vendus plus cher que les nôtres sur le marché français. Vos importations de 2.000 tonnes n'ont pas de sens. Il s'agit donc bien là d'une provocation.

Il y a plus grave : il y a deux ans, lors de la discussion du budget de 1963, le 11 février 1963, je disais à la tribune du Sénat : « Ce sera plus grave encore demain quand la période transitoire s'achèvera — la fin de la période transitoire était prévue pour 1967 — les chalutiers allemands, belges, hollandais, et qui sait ? danois, norvégiens et anglais pourront venir débarquer directement leur pêche à Boulogne ou dans un autre port en profitant de notre prix de vente, s'ils ne le font pas s'écrouler, sans subir en tout cas nos prix de revient ».

Mais vous n'avez même pas attendu la fin de cette période transitoire et l'on se demande, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que vous avez derrière la tête.

En effet, la décision du 30 juillet 1964 de la Communauté économique européenne qui institue un certificat de circulation D. D. 5 est extrêmement grave. M. le ministre Jacquet a voulu simplement en voir les aspects de simplification administrative devant l'Assemblée nationale ; ce n'est pas sérieux pour un ministre des pêches. En effet, cette décision permet aux bateaux hollandais, belges et allemands de venir vendre directement des lieux de pêche dans nos ports. Cette mesure prise à Bruxelles, avec l'accord de notre Gouvernement, va porter un nouveau coup terrible à notre pêche, en particulier dans nos ports de la Manche et de la mer du Nord.

Vous pourriez m'objecter qu'il importe peu que le poisson étranger arrive par voie maritime ou par voie de terre, mais rien n'est plus faux.

En effet, le poisson arrivant directement des lieux de pêche fait l'économie de frais importants : moins de manutention, moins de transports, moins de frais de mareyage, etc. D'autre part, il ne permet la vente qu'à des importateurs, ce qui offre encore moins de garanties que la vente à la criée.

En outre, comme il s'agit des mêmes espèces, pêchées pratiquement sur les mêmes lieux de pêche, les apports étrangers coïncideront naturellement avec les périodes de production intense, c'est-à-dire au moment même où les cours se dévaluent.

Devant l'émotion soulevée par cette décision, et avec la volonté unanime des marins et des professionnels de s'y opposer, vous avez fait connaître votre intention, mais d'une façon très

vague, de ne pas l'appliquer avant le 1^{er} janvier. C'est reculer pour mieux sauter.

Ce qu'il faut, c'est protéger notre production nationale contre les importations qui risquent de tuer notre industrie des pêches à brève échéance. Telle ne semble pas être votre préoccupation, puisque vous avez déclaré à l'Assemblée nationale : « Les pêcheurs français ont intérêt à comprendre qu'ils n'ont rien à gagner dans une quelconque action d'obstruction qu'ils pourraient mener contre des pêcheurs étrangers ».

En dehors du fait que les pêcheurs français n'en veulent pas aux pêcheurs étrangers, mais à votre politique, votre déclaration semble indiquer votre intention de vous conformer à la décision néfaste de la Communauté économique européenne. Nous vous demandons avec insistance, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire connaître clairement votre position. Quelles sont les instructions que vous donnez à la délégation qui part demain à Bruxelles pour discuter de ces questions ? Les marins ont besoin de savoir si vous les condamnez plus ou moins vite à mort.

Une autre cause d'inquiétude réside dans l'annulation de la convention franco-britannique de mars 1964 dans le cadre de la convention internationale sur les zones réservées. Nous vous avions déjà mis en garde sur les conséquences qu'une telle convention risquait d'entraîner pour notre pêche artisanale qui, traditionnellement, pour ce qui concerne les ports de Bretagne Nord, de Normandie et de chez nous, a pratiqué dans les zones anglaises aujourd'hui réservées.

Les Anglais nous ont communiqué la liste des zones de pêche situées à l'intérieur de la limite des 12 milles de leurs côtes, dans lesquelles en vertu de leurs droits traditionnels nos pêcheurs seraient encore autorisés à pêcher. Si des illusions ont pu être entretenues, elles tombent aujourd'hui. Il s'agit en effet de zones très limitées, situées presque toutes sur les côtes Sud d'Angleterre et sur celles du Pays de Galles. Les grandes baies nous sont fermées et, à partir de Southwold, il n'y a aucune zone autorisée sur les côtes Est d'Angleterre et d'Ecosse. Pratiquement, c'est la règle des 12 milles qui s'applique en de nombreux endroits où nos pêcheurs exerçaient leur activité.

D'autre part, dans les rares zones tolérées temporairement ou définitivement, d'autres restrictions viennent gêner nos pêcheurs, relatives au maillage et à la taille marchande des espèces.

J'ajouterai que nos pêcheurs, dans la pratique auront les plus graves difficultés à exercer dans les zones permises, temporaires ou définitives. En effet, les Anglais exigent que nos marins apportent la preuve de leurs droits d'antériorité, ce qui leur est extrêmement difficile. En attendant, ils refoulent nos bateaux, comme le *Georges Freger* et le *Jean-Hélène* au-delà des 12 milles. Déjà handicapée, notre pêche artisanale va voir accroître ses grandes difficultés.

Nous vous demandons donc, monsieur le secrétaire d'Etat, devant cet état de fait, quelle va être votre politique pour sauvegarder le droit au travail de nos marins-pêcheurs.

Le peu de temps qui m'est imparti ne me permet pas de démontrer, une fois de plus, qu'en regard de la situation dans les autres pays, vous n'avez pas de politique des pêches, si ce n'est pour accroître nos difficultés.

Je ne prendrai que deux exemples. Vous avez maintenu, et vous maintenez, la taxe discriminatoire sur le carburant, ce qui augmente d'autant le prix de revient.

Au moment où il faudrait apporter une aide beaucoup plus substantielle aux pêches maritimes, nous constatons dans le budget de 1965, une diminution importante des subventions qui tombent de 564 millions à 481 millions, soit une baisse de 83 millions.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais voulu vous développer la position de notre parti quant à l'organisation du marché du poisson, aux problèmes de commercialisation, et mettre l'accent sur la question de la sécurité — neuf marins disparus à Boulogne depuis le 1^{er} janvier — et des pensions. Puisque je ne puis le faire ici, je le ferai par questions écrites ou orales.

En conclusion le groupe communiste repoussera votre budget qui est le reflet d'une politique contraire aux intérêts des marins-pêcheurs et de la Nation. (*Applaudissements à l'extrême-gauche et sur quelques bancs à gauche.*)

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

M. André Monteil. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le mercredi 4 novembre, dans tous les ports de notre pays, les marins des bateaux côtiers vendant journalièrement leur pêche déposaient leur rôle pour une grève de vingt-quatre heures. Cette grève fut particulièrement suivie dans les ports de Bretagne au Guilvinec, à Saint-Guénolé, à Kéridy-Penmarch, à Loctudy. Elle témoignait d'un profond malaise dans la pêche

artisanale. Elle exprimait les difficultés et les inquiétudes de nos marins. Les raisons de ces inquiétudes sont pour les unes anciennes, pour les autres récentes.

Les inquiétudes anciennes ont trait au régime qui est fait aux marins pêcheurs en ce qui concerne la construction navale, le bénéfice de l'aide à la construction navale étant réservé aux navires de plus de cinquante tonneaux, ce qui exclut la plupart des unités de la pêche artisanale.

Une autre raison de leurs inquiétudes concerne la taxe sur les carburants dont ont parlé successivement M. Yvon, notre rapporteur pour avis et M. Bardol. Cette taxe de seize centimes par litre sur le gas-oil et de trente centimes par litre sur l'essence est, comme l'a dit un ministre, très impopulaire et très injuste. Je voudrais vous en expliquer la raison, mes chers collègues : elle pèse presque exclusivement sur les petits navires pratiquant la pêche côtière dans nos eaux territoriales qui ne peuvent aller mazouter dans des ports étrangers, alors qu'elle ne pèse pas sur les navires d'un certain tonnage qui peuvent, eux, bénéficier de carburant à un taux plus acceptable.

A côté de ces difficultés anciennes, il en est de plus récentes dont ont parlé également M. Yvon et M. Bardol. C'est la décision prise cet été par la commission exécutive du Marché commun et connue sous le nom de document douanier n° 5 (D. D. 5). En vertu de cette décision de la commission exécutive du Marché commun, à compter du 1^{er} novembre 1964, tous les navires de la Communauté sont autorisés à venir vendre leur pêche dans les ports français.

Mon groupe et moi-même qui avons toujours été les partisans acharnés de la Communauté économique européenne, nous voudrions sur ce point précis indiquer notre position vis-à-vis d'une certaine évolution erronée et restrictive de la politique communautaire.

Le document douanier n° 5 autorise le libre échange entre les six partenaires, mais en l'absence d'une organisation du marché du poisson ; et nous avons toujours dit que le Marché commun n'était pas simplement le libre échange, mais que c'était l'organisation européenne des marchés, que la suppression des barrières douanières n'est pas un bien en soi, mais ne peut-être un bien que s'il y a corrélativement une politique commune et des prix communs à la vente comme à la production.

Or, j'ai l'impression que le document douanier n° 5 apporte aux pêcheurs de notre pays tous les inconvénients du libre-échange sans les avantages d'une organisation du marché du poisson à l'échelle européenne. Je sais que, ces dernières années, les difficultés ne sont pas venues du gouvernement français, qui a proposé à nos partenaires l'établissement d'un règlement poissonnier. Ce règlement n'a pas encore été établi ; les difficultés sont venues d'ailleurs, je le dis très simplement, moi qui n'appartiens pas à la majorité, parce que je n'entends pas, dans les difficultés européennes, rejeter toutes les responsabilités sur mon pays quand les autres en prennent leur large part.

Quoi qu'il en soit, le document douanier n° 5 va mettre nos marins-pêcheurs, en particulier ceux de la pêche artisanale, dans une situation délicate, attendu qu'il n'y a aucun rapport entre les frais de production chez nous et chez nos partenaires...

M. Emile Durieux. Très bien !

M. André Monteil. ... tant en ce qui concerne les dépenses de construction que l'avitaillement, le combustible, les charges sociales et le loyer de l'argent pour la construction des navires.

Devant l'opposition et, pourrais-je dire, la révolte qui a soulevé nos marins au début de novembre, le Gouvernement français a pris une demi-mesure conservatoire. Il a retardé l'application du document douanier n° 5 jusqu'au 1^{er} janvier 1965. Mais, et je crains que M. le rapporteur ne l'ait pas assez souligné, ce report n'est valable que pour les ports du Nord alors que, depuis le 1^{er} novembre, le document douanier n° 5 est juridiquement applicable dans les autres ports français.

En ce qui concerne les ports de la région qu'affectionne particulièrement notre collègue M. Bardol, je pense qu'il s'agissait de protéger la pêche au hareng pendant la campagne prochaine, mais je voudrais vous dire, monsieur le ministre — et je vois avec plaisir auprès de vous M. le secrétaire général de la marine marchande auquel nos populations maritimes sont très reconnaissantes des efforts qu'il mène pour leur défense — je voudrais vous dire que, pour la campagne de pêche du maquereau de dérive qui va prochainement s'ouvrir en Bretagne, le maintien de la décision de la commission exécutive peut être très préjudiciable aux pêcheurs artisanaux bretons.

Certes, vous pourrez me répliquer tout à l'heure que si, juridiquement, la possibilité existe de débarquer du poisson dans nos ports, en fait cette possibilité n'est pas utilisée et que les patrons de pêche de nos partenaires ne sont pas munis du certificat de circulation qui leur permettra de vendre sur un pied de libre

concurrence avec nos pêcheurs nationaux. Mais votre réplique ne nous rassurera que modérément, car il ne dépendra que des armements de nos partenaires de distribuer aux patrons de pêche des certificats de circulation et, du jour au lendemain, très soudainement, nous pourrions voir débarquer dans nos ports du poisson dans des conditions qui soulèveront, je le crains, des incidents redoutables pour tous.

Notre inquiétude s'accroît en ce qui concerne l'avenir proche de la pêche artisanale lorsque nous entendons les déclarations qu'a faites le ministre des finances le 12 novembre dernier annonçant que, pour accélérer la baisse sur le poisson, il serait importé 2.000 tonnes de poisson dans les prochaines semaines et qu'on ferait appel non pas simplement à nos partenaires de la Communauté, mais également aux pays tiers, pour assurer cette livraison susceptible de peser sur les prix.

Je m'excuse d'entrer dans un détail technique, mais, monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agit de gros poissons, de ces gros poissons qu'on invite nos pêcheurs à aller pêcher plus loin que sur leurs lieux de pêche habituels en raison notamment des limitations apportées aux possibilités de pêche sur les fonds traditionnels par suite de l'élargissement des eaux territoriales. Il s'agit de 2.000 tonnes de gros poissons qui peuvent être importés à un moment où il faudrait d'abord mettre au point un règlement poissonnier entre les six partenaires du Marché commun et à la veille du jour où M. le secrétaire général à la marine marchande va partir à Bruxelles pour négocier précisément un tel accord.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais moi aussi apporter une note pessimiste. Je sais que M. le ministre des finances soutient que le plan de stabilisation, dans la mesure où il fait souffrir également toutes les catégories professionnelles, sociales et régionales, s'exerce pour le plus grand profit de l'intérêt général. J'ai l'impression, en ce qui concerne le domaine des pêches maritimes que je connais bien, comme pour d'autres domaines que, malheureusement, le plan de stabilisation de M. le ministre des finances pèse davantage sur les entreprises les plus faibles et sur les régions les plus défavorisées.

Je déplore que la Bretagne, qui a tant donné à la nation, soit parmi ces régions et qu'elle ait particulièrement à redouter la politique suivie en matière de pêches maritimes. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette assemblée — il y a bientôt dix-huit ans que j'y suis entré — je suis intervenu dans la discussion de chaque budget de la marine marchande. J'ai conscience de ne pas m'être répété, adaptant mes interventions à une évolution qui a été ininterrompue.

Je me souviens d'avoir, comme président de la commission de la marine marchande, assisté à la discussion du mois de février 1948 sur la réorganisation de notre flotte. J'ai été le rapporteur de la loi d'aide à la marine marchande en 1951. Il n'est plus question de reconstitution de la flotte. L'objet de la loi de 1948 est épuisé et la marine marchande elle-même évolue. Le problème de l'aide à la construction navale ne se pose plus aujourd'hui dans les mêmes termes qu'en 1951. Je voudrais faire le point et pour cela j'ai la bonne fortune d'avoir un texte précis qui émane du secrétariat à la marine marchande et du ministère des finances : c'est l'article 51 de la loi de finances.

Cet article 51 de la loi de finances fixe le montant des tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction pour les années 1965, 1966 et 1967. Le montant est dégressif : 1965 : 260 millions ; 1966 : 83 millions ; 1967 : 74 millions ; mais l'exposé des motifs indique que : « Toutefois, les autorisations de programme, au titre de 1966 et 1967, devront être considérées comme des acomptes calculés sur une base minimum et non comme les dotations définitives au titre de l'aide à la construction navale qui seront accordées pour ces deux années.

« Il n'est en effet pas possible de déterminer dès maintenant le montant exact des crédits à ouvrir au titre de ces années, car un certain nombre de décisions concernant le régime de l'aide à la construction navale, qui ont toutes une répercussion budgétaire, sont conditionnées par l'aboutissement d'un plan satisfaisant de reconversion des chantiers. »

Le régime de l'aide à la construction navale devra être revu. J'ai été le rapporteur de la loi, je voudrais vous donner mon sentiment sur cette perspective et aussi sur le plan de reconversion des chantiers qui intéresse mon département plus qu'aucun autre puisque la Loire-Atlantique est le département qui compte le plus grand nombre de chantiers.

Je vais faire l'exégèse de ce texte, et pour ce faire, je vais prendre un autre document qui émane d'une commission de la

Communauté économique européenne. A la suite de la conférence des économies régionales qui s'est tenue à Bruxelles, en 1961, la commission a décidé, en accord avec les hauts fonctionnaires qui, dans chaque pays membre de la Communauté économique européenne, sont responsables de la politique régionale, de demander à des groupes de travail restreints, composés de personnalités particulièrement qualifiées, d'approfondir certains problèmes évoqués lors de la conférence. Un de ces groupes a été chargé d'examiner les difficultés d'adaptation que connaissent certains régimes d'industrialisation et, parmi ces régimes, figurent les constructions navales.

Je dois souligner en passant que, parmi les membres de la commission, il n'y avait qu'un Français, M. Milhau, professeur à la faculté de droit de Montpellier, que connaissent bien ceux qui suivent les questions régionales, mais qu'il y avait surtout des Allemands et des Hollandais.

Je lis dans le même document que : « Dès à présent, et vraisemblablement encore davantage dans l'avenir, ce sont les industries de transformation qui connaissent des difficultés, soit à cause des changements dans les goûts des consommateurs, soit par intensification de la concurrence internationale ». Ce sont les mots que je veux souligner, « Il en est ainsi pour certains textiles et certains chantiers navals ». Je cite nommément Saint-Nazaire.

Je parle ici, tout à la fois comme ancien rapporteur de la loi d'aide, comme sénateur de la Loire-Atlantique, comme défenseur des chantiers de Saint-Nazaire et des ateliers de constructions navals.

Je vous prie d'être attentifs à ce qui suit :

« Il convient de préciser que les problèmes posés à certaines régions par le caractère dominant de telle ou telle industrie ne sont pas forcément liés à une récession proprement dite de cette industrie. C'est ainsi que par le jeu de la productivité et des modifications de structures, concentration, spécialisation, certaines industries peuvent connaître une réduction de l'emploi global et de nombreuses fermetures d'entreprises, tout en enregistrant une augmentation en quantité et en valeur de leur production ». Chacun des mots de cette phrase est à retenir ; il est plein de sens.

Il n'y a pas de récession mondiale de l'industrie de la construction navale, puisqu'il n'y a pas de récession mondiale des échanges maritimes et du trafic.

Cette constatation, je la trouve en tête du rapport de M. Yvon qui dit ceci : « Le trafic portuaire avait atteint, en 1963, le niveau record de 125 millions de tonnes, en raison essentiellement de l'augmentation de nos importations par voie maritime. » Il est évident que, dans le monde entier et pas seulement dans les ports français, le trafic maritime s'est développé considérablement. L'année 1963 a été une année record. L'augmentation du trafic qui n'existe pas seulement dans les ports français, mais dans tous les ports du monde a pour conséquence nécessaire l'augmentation de la demande de navires.

L'industrie mondiale de la construction navale n'est pas en récession ; elle connaît seulement diverses modifications qui résultent de la productivité. Il n'est pas niable que les progrès de l'industrie de la construction navale ont entraîné une modernisation imposée par la concurrence elle-même, modernisation qui a pour conséquence une diminution de la main-d'œuvre.

Dans quelques jours M. le ministre des travaux publics préside, à Saint-Nazaire, à l'inauguration — je ne dis pas au lancement — d'un pétrolier. Ce pétrolier n'a pas été construit sur cales, mais dans un bassin et lorsque, suivant l'expression consacrée, il prendra possession de son élément, ce sera à titre définitif. La marraine en sera Mme Jacquet.

Ce pétrolier, l'un des plus gros navires construits non seulement dans les chantiers de Penhoët, mais dans l'ensemble des chantiers français est une réalisation de l'automatisation. Il a été construit presque comme un puzzle. Je signale en passant que l'automatisation aura certes joué un rôle dans la fabrication du navire mais qu'elle en jouera un dans son fonctionnement. Il suffira d'appuyer sur des boutons pour le diriger. Nous sommes d'ailleurs invités à le visiter.

L'introduction de l'automatisation dans la construction navale entraîne des conséquences et pour le personnel maritime et pour l'industrie elle-même.

En présence de cette situation, le Gouvernement français va-t-il procéder à des conversions ? C'est une tâche assez difficile, je le reconnais, mais il doit y recourir à un double point de vue : social et économique. Au point de vue social, parce qu'il doit aider la main-d'œuvre des chantiers navals à trouver d'autres emplois ; au point de vue économique en raison de la haute technicité du personnel des chantiers depuis les ingénieurs, les dessinateurs jusqu'aux ouvriers. C'est là une nécessité et je crois trouver dans le geste de M. le secrétaire d'Etat l'acquiescement à ce que je viens de dire.

Mais il ne faut pas perdre de vue la constatation que je faisais tout à l'heure à savoir que, dans le monde, la demande de navires est constante et va même en augmentant. Nous devons donc prendre notre part à la construction navale puisque notre industrie traditionnelle est particulièrement développée. D'autre part, je l'ai dit à maintes reprises, les chantiers navals sont un assemblage de produits provenant de multiples sources.

Comment faire face par exemple à la concurrence écrasante de l'industrie japonaise. Je lis, dans une gazette japonaise du 17 décembre 1963 : « Les commandes prises en 1963 atteindraient 5.300.000 tonneaux dont 4.100.000 pour l'exportation ». Ce qu'il faut faire, c'est imiter le Japon de façon, dans la mesure où cela est possible, à offrir à notre clientèle les mêmes avantages que ceux que les chantiers japonais offrent à la leur. Or ce que la clientèle recherche, c'est peut-être moins l'aide procurée à la construction navale selon les anciennes formules que des crédits à long terme, comme cela se pratique maintenant dans de nombreux pays. Les chantiers japonais, dont les prix de revient sont les plus bas, offrent eux-mêmes des conditions de crédit extrêmement avantageuses : 80 p. 100 à la commande, huit ans d'amortissement, intérêt de 5,5 p. 100. Des pays traditionnels comme les Pays-Bas et la Grande-Bretagne consentent aux armateurs étrangers des prêts hypothécaires remboursables en dix ans et plus. Récemment, un armateur français aurait commandé un cargo aux Pays-Bas et aurait bénéficié d'un prêt remboursable en dix ans à un taux d'intérêt très favorable.

Telle est l'évolution qu'a subie l'industrie de la construction navale : introduction dans la concurrence de pays qui, antérieurement, n'y participaient que dans une mesure réduite ; modernisation des procédés et, à côté des anciennes aides à la construction navale, attribution d'une aide plus efficace — car cette aide intéresse non seulement les chantiers mais aussi les armateurs — sous la forme de crédits à long terme.

Je me répète quelquefois. En février 1963, lors de la discussion dans cette enceinte du budget de la marine marchande, je signalais que nous nous trouvions aux prises avec de grandes difficultés et face à une concurrence entre les pays membres du Marché commun et les autres. Il m'apparaissait alors opportun que les pays du Marché commun se concertent pour se défendre contre les autres pays, notamment le Japon et la Suède, dont l'activité est intense. Je terminais mon intervention en demandant au Gouvernement de faire les études nécessaires pour que, en accord avec nos partenaires du Marché commun, des dispositions soient prises pour éviter ce que j'appelle une catastrophe.

Cette idée rencontre aujourd'hui quelque audience. Peut-être le document dont j'ai lu un passage en porte-t-il quelques traces. Je pense, d'après des informations qui me sont venues très indirectement, que les Hollandais et les Allemands notamment sentent la nécessité de se défendre contre cette concurrence.

Le Traité de Rome s'y oppose-t-il ? Je ne le crois pas, car l'aide la plus efficace n'est pas la protection douanière ; il y a d'autres manières d'aide directe ou indirecte qui seraient compatibles avec les stipulations du Traité de Rome.

Mes chers collègues, voilà comment l'évolution se manifeste dans une industrie essentielle de notre pays. Si M. le ministre des finances était présent, je lui demanderais de faire les comptes de ce qu'il nous apporte et surtout de ce que nous lui apportons, car nous ne nous présentons pas en demandeurs. L'industrie de la construction navale, l'industrie de la marine marchande, l'économie maritime ont cette particularité que, de toutes les branches de la production et des échanges, ce sont celles où se manifeste le plus étroitement la solidarité entre les finances nationales et les finances d'une entreprise.

Les services maritimes sont en quelque sorte un pool immense dans lequel certains font appel à des services que d'autres paient. L'armement français est débiteur lorsqu'il s'adresse à des chantiers étrangers, mais les chantiers français deviennent créditeurs lorsqu'ils travaillent pour des pays étrangers. La France est débitrice lorsqu'elle s'adresse, dans une proportion singulièrement excessive, à des armateurs étrangers. Elle allège sa balance des comptes lorsqu'elle assure elle-même ses transports. Elle devient créditrice lorsqu'elle effectue des transports pour l'étranger.

Tout à l'heure, M. Yvon posait une question relative à une convention avec l'U. R. S. S. C'est le fond de l'affaire. Nous ne sommes pas demandeurs, je le répète ; nous demandons au ministre des finances de faire ses comptes, car nous avons la prétention d'apporter beaucoup plus que ce qu'il nous apporte sur les finances de l'Etat.

C'est peut-être la dernière fois que je parle de la marine marchande à cette tribune. (Protestations.) Je ne viens

pas pleurer pour avoir des subventions. « Aide-toi, le ciel t'aidera ». La construction navale et la marine ont besoin d'aide, mais elles s'aident elles-mêmes dans la plus large mesure concevable. Comprenez-le, monsieur le secrétaire d'Etat. (Applaudissements.)

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

M. Henri Claireaux. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, plusieurs députés ont souligné à la tribune de l'Assemblée nationale les nombreuses et graves difficultés auxquelles se heurtent nos armateurs à la pêche.

L'importance de la concurrence livrée par les pays du Marché commun a été maintes fois mentionnée, ainsi que les difficultés venues de l'extension de la limite des eaux territoriales.

Répondant aux différents intervenants, M. le ministre Jacquet précisa au cours de son exposé que la politique de son département en matière de pêche maritime est de permettre à la profession de s'adapter aux conditions nouvelles de production et de commercialisation grâce à une intervention plus efficace des pouvoirs publics appuyés sur l'effort accru de la profession.

« Cette action, disait-il, doit se porter vers la recherche scientifique et technique... la prospection des fonds de pêche... l'amélioration des engins de pêche et des conditions de réfrigération et de congélation des poissons. »

A partir de ces précisions portant sur quatre points bien déterminés, je voudrais me permettre quelques réflexions. D'abord, en ce qui concerne la prospection, j'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que la recherche de nouveaux fonds de pêche permettra aux armateurs de France de découvrir à nouveau l'existence d'une des régions les plus poissonneuses du globe que Bretons, Normands et Basques fréquentaient déjà il y a plusieurs siècles. Je veux parler, vous l'avez deviné, des riches régions de Terre-Neuve.

Or les îles Saint-Pierre et Miquelon sont situées au centre même de ces régions. Mais depuis que les armateurs de la grande pêche salée ont abandonné Saint-Pierre et Miquelon, aucun autre armateur français n'a encore accepté de venir dans notre territoire pour y pratiquer la pêche fraîche et la surgélation des filets de poisson. C'est en raison de leur refus que le ministre de la France d'outre-mer décida, en 1951, de former une société d'économie mixte chargée de lancer dans le territoire la pêche industrielle et la surgélation. Cette opération fut réalisée avec succès grâce à la collaboration technique et commerciale d'un important groupe canadien. C'est ainsi que nous avons été des pionniers en tant que producteurs français puisque, dès 1952, nos filets de poisson surgelés étaient vendus sur la France.

Malheureusement, nos ventes annuelles sont demeurées bloquées à mille tonnes environ en raison, certes, d'erreurs administratives et techniques mais aussi et surtout par manque des crédits nécessaires à l'acquisition de nouveaux chalutiers. Aujourd'hui, ce sont huit à dix mille tonnes de filets de poissons surgelés en provenance non pas de Saint-Pierre et Miquelon mais d'Allemagne fédérale, de Norvège et d'Islande qui se vendent chaque année sur le marché français. A ces importations il faut encore ajouter environ 75.000 tonnes de farine de poisson achetées au Pérou et ailleurs.

M. le ministre Jacquet, toujours dans son exposé à l'Assemblée nationale, déclara également : « J'envisage l'octroi de subventions particulières aux constructions de certains types de navires ».

Alors, puisque M. le ministre d'Etat chargé des D. O. M. et T. O. M. ne dispose pas des crédits nécessaires pour nous venir en aide, je demande pourquoi M. le ministre des travaux publics n'encouragerait-il pas substantiellement l'armement de Saint-Pierre ou encore des armateurs de France qui accepteraient de relancer la pêche industrielle aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Présentement, la crise grave que traverse notre société d'économie mixte est due essentiellement à l'insuffisance de son armement et c'est pourquoi nous nous sommes trouvés dans l'obligation, à défaut de crédits français, de faire certains arrangements avec une société étrangère.

Notre société d'économie mixte, malgré bien des vicissitudes, a été cependant un réel succès puisque, depuis sa création, elle a versé au territoire en salaires et charges sociales près de 2 milliards de francs C. F. A. 1964. Ses ventes, tant sur le marché américain que sur le marché français, ont permis de réaliser au profit de la balance des comptes de la nation 16 millions de dollars. De plus, grâce à cette industrie, la contribution propre du territoire à l'équilibre de son budget est passé de 43 millions de francs C. F. A. en 1952 à 250 millions en 1964.

Il est donc clair que dans l'intérêt du territoire et de celui des pêches françaises, tout comme dans l'intérêt de la balance

des comptes de la nation, un effort d'investissement de l'Etat en faveur de notre armement serait aussi rentable que nécessaire.

Les statistiques officielles prévoient que dans les quatre années à venir la France consommera annuellement 20.000 tonnes de filets de poisson surgelés et achètera 200.000 tonnes de farine de poisson pour son agriculture. Or la quasi-totalité de ces denrées sera d'origine étrangère et correspondra au total à des importations annuelles d'une valeur de 15 milliards d'anciens francs, alors que le territoire de Saint-Pierre et Miquelon serait en mesure de produire ces denrées si le Gouvernement décidait de faire construire, soit à l'aide d'une subvention, soit à l'aide de prêts à long terme, les quelque vingt chalutiers nécessaires à cette production.

Quand on sait que le F. E. D. O. M. de la Communauté européenne accorde au territoire une subvention de plus de 800 millions C. F. A. pour la construction d'un nouveau port de pêche à Saint-Pierre, on comprend mal que l'Etat français envisage de limiter sa participation à la simple construction d'un frigorifique de stockage au lieu de faciliter la création d'une société qui permette l'exploitation d'un frigorifique de production de filets de poisson surgelés et de farine de poisson.

Notons d'ailleurs que le territoire de Saint-Pierre et Miquelon, par délibération de son conseil général, en acceptant le projet de construction de ce nouveau port de pêche, a demandé dans cette même délibération que le deuxième frigorifique soit effectivement une usine de production. Quant à la commission européenne, c'est en raison de l'excellente justification économique que constituait cette usine qu'elle accepta de voter les crédits nécessaires pour la construction à Saint-Pierre d'un nouveau port de pêche à vocation européenne.

En conséquence, nous pensons que le Gouvernement français, pour ne pas se déjuger, se doit aujourd'hui de financer également l'acquisition des chalutiers qui permettront que cette usine soit approvisionnée régulièrement et en quantité suffisante. La population du territoire en a manifesté non seulement le désir, mais la volonté, en prenant l'engagement de souscrire 14 millions C. F. A. au capital de la société qui exploiterait cette usine de production de filets surgelés.

Le problème ainsi posé concerne non seulement le ministère de la rue Oudinot, mais aussi le ministère de la marine marchande puisque sa solution dépasse largement l'avenir propre de nos îles.

Les objectifs du IV^e Plan de la rue Martignac, en ce qui concerne les pêches maritimes, nous avaient donné beaucoup d'espoir. En effet, le principe de la construction à Saint-Pierre d'un centre de recherche océanographique a été retenu. Cette station, placée sous la direction de l'institut scientifique et technique, pourrait être orientée vers la pêche et ouverte aux chercheurs européens non seulement du Marché commun mais aussi de l'Espagne et du Portugal, selon le souhait exprimé par M. le secrétaire général de la marine marchande. Cette station devrait donc être conçue de manière à recevoir chercheurs et techniciens formés aux disciplines de l'océanographie et de la biologie marine ainsi qu'à la technologie de la pêche. Comme complément indispensable de cette station, il devrait être construit un navire de recherche d'au moins 42 mètres, armé en chalutier expérimental de pêche arrière.

Il est certain, ainsi que l'a exprimé M. le secrétaire général de la marine marchande, que la recherche océanographique dans cette région de l'Atlantique Nord-Ouest, où la France a de puissants intérêts à sauvegarder, doit être essentiellement orientée vers l'océanographie des pêches et ses applications.

Les intérêts de Saint-Pierre et ceux de la grande pêche métropolitaine justifieraient à eux seuls la création de ce laboratoire et la construction du chalutier qui lui serait adjoint. Nous souhaitons donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette décision de principe dans le IV^e Plan en faveur de ce laboratoire soit concrétisée par l'inscription des crédits nécessaires dans le V^e Plan.

Par ailleurs, au chapitre I^{er} du IV^e Plan, on lit encore ceci : « En ce qui concerne la production du poisson congelé, dont l'accroissement est nécessaire si l'on ne veut pas que le marché français soit entièrement tributaire de l'étranger, il paraît souhaitable de développer en premier lieu la production de Saint-Pierre et Miquelon, ce territoire étant le mieux placé pour travailler aux conditions de la concurrence internationale. Les investissements prévus par les autorités responsables de ce territoire devraient être réalisés d'urgence ».

Or, à notre grand regret, durant les années 1962, 1963 et 1964 de ce IV^e Plan, nous avons moins produit qu'en 1961 et notre production actuelle n'est guère supérieure à celle de 1956. Il est même à craindre que si l'on ne vient nous aider à développer notre armement, notre production de 1965 ne soit encore plus

faible qu'en 1964. Cependant nos installations frigorifiques actuelles permettraient de traiter la pêche de huit chalutiers du type 38 mètres, mais nous n'en disposons que de quatre, dont trois sont déjà bien vieux.

Malgré ce retard profondément regrettable dans l'équipement de notre territoire, nous voulons encore espérer que le IV^e Plan prévoira les crédits nécessaires à la mise en valeur de nos îles en permettant, d'une part, d'accroître la production de notre actuelle usine et, d'autre part, d'approvisionner notre deuxième frigorifique de production grâce à la construction de plusieurs chalutiers de type moderne plus grands et plus puissants que ceux qui sont exploités actuellement, car dans notre région, la pêche en hiver est très pénible et particulièrement dangereuse.

N'oublions pas, monsieur le ministre, qu'assurer le développement d'une industrie moderne des pêches à Saint-Pierre et Miquelon, c'est également assurer la sauvegarde des intérêts de la France dans ces régions de Terre-Neuve. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Mes chers collègues, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne veux pas revenir sur ce qu'ont indiqué dans leurs rapports nos collègues, MM. Yvon et Lachèvre ; j'approuve et je partage leurs craintes. Mais il n'était pas possible que ce débat se termine sans que je vienne à la tribune du Sénat vous dire l'angoisse des populations de la Méditerranée.

Que ce soient les populations qui sont touchées par la crise de la marine marchande, c'est-à-dire Marseille, Port-Vendres, Sète, où le trafic avec l'Algérie a diminué de plus de 40 p. 100, que ce soit Toulon, démantelé, qui perd petit à petit toute importance militaire, que ce soit la crise de la pêche maritime, notre région est angoissée de la situation. Comme l'a dit notre collègue M. Yvon, depuis dix ans, notre marine marchande est passée du cinquième au onzième rang, et j'ai la conviction que nous n'avons pas terminé cette descente tragique.

Cette crise se double par la perte de frets importants. En dehors de l'Algérie et de l'Afrique noire où la liberté du pavillon a fait disparaître une clientèle importante, le fret d'Extrême-Orient a disparu en grande partie. Cette crise des frets est formidable, aussi bien par son importance que par la baisse des tarifs.

Sur cette question des frets, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais cru que le Gouvernement, après le vote de la motion Denvers à l'Assemblée nationale, après cinq ans de renvois successifs, annoncerait aujourd'hui au Sénat la diminution du coût du timbre sur les connaissements. Ce timbre, qui semble insignifiant, représente en fait plus de frais que les manutentions, voire le fret. Pour un port comme Marseille, il est bien certain que cette hausse constante du timbre constitue un handicap, en particulier vis-à-vis du port de Gênes.

Au sujet de la construction navale, mon collègue M. David a fait allusion tout à l'heure à la crise tragique qui menace Port-de-Bouc. Je crois comme lui que ces chantiers sont menacés de disparition, mais ils ne sont pas seuls dans ce cas ; il y a aussi la Ciotat et la Seyne. De ce fait, toute la population de la région de la Méditerranée est préoccupée par cette situation de la construction navale et par la diminution de notre marine, qu'elle soit militaire ou marchande.

Sur l'importance de la marine, je me permet de vous rappeler que c'est elle qui au XIX^e siècle a assuré à toutes les nations d'Europe la prospérité et la fortune. Jusqu'en 1914, elles étaient des nations maritimes et elles avaient vraiment conquis tous les marchés du monde entier. Depuis cette date, les Etats-Unis et le Japon ont pris une place prépondérante, d'autres les ont suivis et, depuis, nous voyons chaque année la nôtre diminuer.

Permettez-moi de vous dire aussi que ceux qui règnent sur la mer sont toujours les vainqueurs. Napoléon l'a éprouvé d'abord à la bataille d'Aboukir, qui l'a fait abandonner le Proche-Orient qu'il croyait avoir conquis d'une façon définitive, et Trafalgar a marqué la fin de ses victoires, préparant ainsi la défaite de Waterloo et son exil à Sainte-Hélène.

Si Hitler n'a pas été vainqueur, c'est parce que la marine anglaise et celle des alliés lui ont interdit l'invasion de la Grande-Bretagne. Enfin si, en 1944, les alliés ont pu débarquer et sauver la patrie, ils le durent à la marine militaire et marchande.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, je me fais l'écho de toutes nos populations et je vous demande de bien vouloir enregistrer ma conviction, sans qu'il soit question de politique, que la liberté et la grandeur d'un pays sont tributaires de sa marine, qu'elle soit militaire ou marchande. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, ma

tâche est infiniment facilitée par le débat que le Sénat avait organisé sur le problème de la marine marchande le 13 octobre, et auquel se sont référés très pertinemment plusieurs de ceux qui y avaient pris une part éminente. Elle est facilitée tout autant par les remarquables rapports que tour à tour MM. Lachèvre et Yvon, comme de coutume, ont présentés sur ces problèmes, et par une série d'interventions qui nous ont permis d'explorer tous les domaines très nombreux et divers que recouvre ce budget.

Je me contenterai donc de revenir sur les points principaux et d'apporter des réponses à quelques questions, supposant acquises certaines choses qui ont été dites lors du débat que j'ai rappelé tout à l'heure ; je suis au regret de devoir répondre cela à M. David.

La crise que traverse la marine marchande française, et dont chacun s'est fait ici l'écho, résulte à la fois de la crise mondiale de l'armement et de phénomènes qui sont, eux, propres à la flotte française. La crise mondiale, c'est l'inflation du nombre des navires et la baisse importante des taux de fret. Par ailleurs, il faut souligner que la notion même de fret librement établi tend à se dégrader. Il se crée un secteur de plus en plus important dans lequel les armements sont affranchis de la règle d'équilibre entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

C'est le cas non seulement de la flotte des Etats-Unis qui est subventionnée et qui bénéficie de mesures de protection de pavillon, mais c'est aussi le cas de nombreux pays neufs qui cherchent à armer une flotte de commerce, comme l'a souligné très justement tout à l'heure le président Abel-Durand, et enfin le cas des pays socialistes qui se sont lancés dans l'armement sans tenir compte des prix de revient.

C'est dans une conjoncture aussi difficile que la marine marchande française doit effectuer pourtant une reconversion complète résultant de la disparition du régime de protection du pavillon dont elle a bénéficié au sein de l'Empire, puis de l'Union française. Cette réforme des structures, pour difficile qu'elle soit, surtout dans cette période de basse conjoncture, doit pourtant être constamment recherchée et tous doivent y concourir, gens de mer, armateurs, chargeurs, Parlement et Gouvernement et j'ai constaté, d'ailleurs, que chacun ici en était parfaitement convaincu.

Ce sont d'ailleurs des problèmes de nature analogue qui se posent à la construction navale où ils ne sont, en fait, que le reflet de la crise de l'armement, même de l'armement à la pêche, comme nous allons le voir.

Face à cette crise, le Gouvernement s'assigne trois objectifs : une meilleure rentabilité de la flotte, sa modernisation et, bien entendu, les mesures dans ce domaine ne pouvant avoir d'effet immédiat, des transitions aménagées dans le temps.

La rentabilité de la flotte nous semble devoir être améliorée d'abord par une diminution des dépenses et, aussi, par une augmentation des recettes. La diminution des dépenses dépend, en premier lieu, de l'organisation des armements et c'est pourquoi un effort très important de regroupement est à faire. Chacun sait qu'il existe 88 armements en France, dont six assurés à eux seuls plus de trafic que les quatre-vingt deux autres. Quant à la forme des regroupements qui doivent être opérés, le Gouvernement en favorisera la recherche.

Les recettes d'exploitation dépendent essentiellement de l'importance des cargaisons. C'est pourquoi le Gouvernement a le souci d'assurer au pavillon français une part plus importante du trafic en provenance ou à destination de notre pays. Répondant par là aux propos très pertinents de M. le rapporteur Yvon, je dirai qu'une commission vient d'être créée dans ce dessein au centre national du commerce extérieur ; mais, bien entendu, la réussite de cette politique dépend aussi des compagnies de navigation. En tout cas, le Gouvernement, pour sa part, est bien résolu à la mener à bien.

Quant au problème posé par M. le sénateur Yvon au sujet du récent traité commercial franco-soviétique, je dirai que l'accord est si récent qu'en effet toutes les modalités d'application n'ont pu encore être réglées ; le problème doit donc être examiné par la commission chargée de veiller à la bonne application de ce texte, mais je puis d'ores et déjà indiquer que nous chercherons à obtenir qu'une partie des transports soit assurée par des contrats C. A. F. à l'exportation ou F. O. B. à l'importation, de telle sorte que le pavillon français puisse courir sa chance dans les meilleures conditions pour la réalisation de ces importants échanges.

Les actions sur la rentabilité des entreprises et sur la modernisation de la flotte, je le disais il y a un instant, ne peuvent porter leurs fruits qu'à terme. D'ici là, il est donc nécessaire que l'aide à l'armement soit maintenue, et je répons par là aussi aux remarques très fondées du sénateur Lachèvre sur les conditions qui sont celles de l'armement français dans la

compétition internationale. Je me dois pourtant de lui rappeler que cette aide à l'armement qui a été maintenue et qui, dans bien des cas, s'est développée au cours des dernières années, était la réponse au rapport dont il donnait lecture tout à l'heure.

J'entends bien que ce rapport mentionnait un chiffre de 50 millions qui a été ramené par la suite à 40 millions ; mais si l'on tient compte qu'entre-temps des armements qui étaient sous pavillon des Chargeurs réunis sont passés sous celui des Messageries maritimes et qu'en fait, une partie du déficit s'est trouvé ainsi transféré au budget de la compagnie nationale, nous trouvons alors l'explication de ce chiffre de 40 millions qui, dans ces conditions, correspond bien à celui de 50 millions qui figure dans le texte auquel tout à l'heure le rapporteur a fait référence.

Dans le secteur privé, des mesures ont été prises pour faciliter les transferts vers d'autres trafics de navires appartenant à des armements privés en service sur les lignes algériennes où se posent évidemment des problèmes aigus.

Le projet de budget a tiré les conséquences de la situation des différents armements et, me sentant obligé par la discrétion de M. le rapporteur Lachèvre, d'apporter moi-même cette précision, je signalerai qu'il a été en effet reconnu que si l'armement pétrolier doit toujours bénéficier du soutien de l'Etat dans sa modernisation, sa situation présente semblait ne plus justifier, autant que par le passé, une aide directe à l'exportation. C'est la raison pour laquelle, dans ce secteur, a été pratiqué l'abattement d'un million sur l'aide à l'armement qu'imposait, hélas, la nécessité de l'équilibre budgétaire.

Je voudrais également préciser à M. Lachèvre, qui a évoqué très opportunément leur situation, que le cas des compagnies d'économie mixte était fondamentalement différent, car le simple jeu des conventions qui les lie à l'Etat et les obligations qui leur sont imposées rendaient nécessaire l'augmentation des subventions qui leur étaient allouées, sans que ce soit en contradiction avec ce que je viens de dire au sujet des navires pétroliers.

L'aide complémentaire octroyée aux compagnies d'économie mixte a eu pour contrepartie un programme d'économies et de réorganisation, je puis le confirmer.

J'en viens maintenant aux problèmes de la construction navale dont le président Abel-Durand a parlé tout à l'heure avec toute la compétence que chacun lui reconnaît. Le rythme des commandes aux chantiers s'est maintenu à un niveau légèrement supérieur à celui du mois de janvier dernier, mais même si des commandes nouvelles peuvent apporter une solution momentanée aux problèmes essentiels des grands chantiers français, le problème de la concentration et de la reconversion des entreprises dont les moyens de production sont excédentaires, mal répartis ou insuffisamment modernes, demeurerait.

C'est pourquoi il faut voir dans la décision des quatre grandes sociétés de constructions navales de s'engager sur la voie d'une fusion totale le fait essentiel et très encourageant qui a marqué l'année 1964. C'est en fonction des espoirs que soulève ce processus de concentration que les crédits d'aide à la construction navale ont été substantiellement augmentés pour 1965, et cela malgré le très lourd effort budgétaire que cela représente. Il va de soi qu'en contrepartie, si ce processus de concentration ne pouvait être mené à son terme, les allocations versées subiraient d'importants abattements.

Je voudrais également, répondant par là à l'une des préoccupations exprimées par M. le sénateur Abel-Durand, dire que pour favoriser la concentration des entreprises, le Gouvernement recherche l'harmonisation du régime de la construction navale française avec le régime institué dans les autres nations de la Communauté économique européenne. Il va de soi qu'au-delà même de l'harmonisation des régimes, la définition d'une politique commune, face aux constructions d'autres pays, semblerait infiniment souhaitable.

La situation des chantiers constructeurs de petits et moyens navires apparaît, elle, au contraire, relativement satisfaisante. Ces chantiers disposent dans la plupart des cas de commandes assurées pour au moins un an. Ceux qui sont intéressés par l'importante commande de navires de pêche coréens bénéficient même d'une charge possible de travail jusqu'à la fin de 1966. C'est pourquoi il n'a pas paru nécessaire pour l'instant d'étendre l'augmentation de l'aide aux petits et moyens navires construits par ces chantiers.

En matière de pêche maritime, domaine qui préoccupe nombre d'entre vous et cela se conçoit, l'action doit porter en premier lieu vers la recherche scientifique et technique. En effet, la signature au mois de mars 1964 d'une nouvelle convention internationale sur le droit de la mer a réduit quelque peu la liberté de nos pêcheurs au voisinage des côtes étrangères et rend plus urgente encore la prospection et la protection des fonds de pêche de nos côtes.

La construction de grandes unités de pêche munies des derniers perfectionnements techniques exige aussi une amélioration des conditions d'investissements de la flotte et le Gouvernement s'emploie à rechercher la solution de ce problème. Cela répond aux préoccupations exprimées tout à l'heure par M. le sénateur Claireaux qui souhaitait des navires de pêche à la dimension des problèmes du secteur qu'il connaît bien. J'en profite pour lui indiquer que le Gouvernement est particulièrement conscient de la gravité des problèmes économiques et sociaux qui se posent au territoire de Saint-Pierre et Miquelon ; il est convaincu aussi que la pêche industrielle et la surgélation sont des éléments essentiels de la solution de ce problème ; mais le Gouvernement se préoccupe encore, ce n'est pas dans ce débat que le Sénat s'en étonnera, de la situation de l'armement français à la pêche. Toute sa politique tend à essayer de combiner ces deux préoccupations, étant entendu qu'en tout état de cause, il prendra rapidement les décisions que demande légitimement M. le sénateur de Saint-Pierre et Miquelon.

Revenant à la pêche ou plus exactement à son produit, le poisson, je voudrais répondre à ce qui a été dit concernant les importations massives qui auraient provoqué un effondrement des cours du hareng ou coïncidé avec lui, en soulignant qu'à la suite des faits rapportés par M. Bardol à ce propos, le Gouvernement a décidé d'appliquer la procédure des prix minima au hareng précisément. Il l'a fait par un texte qui est entré en vigueur le 23 septembre 1964.

A M. Monteil que préoccupe la prochaine campagne de pêche, je puis indiquer que dès maintenant le dossier d'autres poissons a été mis à l'étude et que parmi eux se trouve le maquereau auquel il fait allusion.

Plusieurs d'entre vous se sont étonnés, dans des termes qui parfois allaient plus loin que l'étonnement, d'une récente décision prise, dans le cadre de la lutte contre la hausse des prix, relative à l'importation de 2.000 tonnes de poisson en provenance des pays scandinaves. Il faut tout d'abord prendre la mesure de cette décision en rapprochant ces chiffres de ceux du total de la production nationale, qui est de l'ordre de 360.000 à 400.000 tonnes, ce qui nous montre que la mesure est de toute façon d'une portée limitée. Si, comme M. Bardol le croit, les prix des poissons étrangers sont tellement supérieurs à ceux des poissons français, ces importations ne peuvent pas être très redoutables. Disons plutôt que les mois d'hiver, de novembre à avril, sont toujours caractérisés, l'expérience le prouve, par des difficultés momentanées et épisodiques d'approvisionnement, qui se traduisent par des flambées des cours, elles-mêmes épisodiques, mais fort fâcheuses. Et c'est pour assurer plus de régularité dans la tenue quotidienne du marché que cette mesure a été décidée. Mais je puis donner l'assurance, à tous les sénateurs qu'elle préoccupe, que toutes les précautions sont prises lors de la délivrance des licences d'importation pour qu'on reste dans le cadre limité de l'objectif que je viens de définir.

En ce qui concerne la pêche et le poisson, un problème me semble plus grave, fondamental, celui des conditions de commercialisation dans le cadre du Marché commun.

M. Yvon et Monteil, notamment, ont fait allusion à la D. D. 5, cette décision de la commission administrative du Marché commun, qui autorise, à compter du 1^{er} novembre, les bateaux de pêche de la Communauté à livrer eux-mêmes le produit de leur pêche dans les ports de tous les autres Etats membres.

Je précise qu'il s'agit là d'une décision administrative de la Communauté économique européenne prise, dans le cadre de la simplification des formalités douanières, sans que les gouvernements aient été consultés puisque la commission est souveraine en la matière.

Je réponds ainsi à la réflexion de M. le sénateur Yvon, qui trouvait quelque peu prématurée une telle mesure et s'en étonnait. A la vérité, il nous arrivera donc à tous de tomber parfois d'accord sur le fait qu'il peut être bon que les gouvernements conservent un certain contrôle sur ce qui se décide dans le cadre des institutions européennes !

Contrairement à ce que semblait redouter M. Bardol, la nouvelle procédure instituée par la D. D. 5 n'apporte aucune modification aux règles du commerce extérieur, c'est-à-dire qu'elle ne supprime pas l'obligation pour les acheteurs français d'être titulaires d'une carte d'importateur ou d'un titre d'importation, licence ou certificat s'il y a lieu.

Il est de fait que cette mesure a créé une vive émotion et le Gouvernement comprend particulièrement les raisons qui ont été apportées ici par MM. Bardol, Yvon, Monteil et par plusieurs autres intervenants. On peut craindre, en effet, que son application ne lèse les intérêts des populations maritimes, tout particulièrement celles du Nord de la France, en raison de l'absence d'une politique communautaire des pêches. Aussi, le Gouvernement français a-t-il pris l'initiative d'une démarche

officielle auprès des autorités de Bruxelles pour demander un report de la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle procédure. Les autorités du Marché commun ne se sont pas encore prononcées officiellement mais, quoi qu'il en soit, le Gouvernement — comme on l'a très justement souligné — a décidé provisoirement de ne pas appliquer la mesure en question dans les ports du Nord de la Manche, qui étaient les plus vulnérables, à la date en question, c'est-à-dire au 1^{er} novembre.

Je confirme que le secrétaire général de la marine marchande, qui a dû nous quitter momentanément pour des rencontres avec de hautes personnalités étrangères relatives à des perspectives de commandes intéressantes, doit se rendre demain à Bruxelles pour une conférence où il n'est pas exclu que soit abordée assez rapidement cette question. En tout cas, en désaccord avec M. Bardol, qui évidemment est contre le Marché commun et dont l'internationalisme semble s'arrêter brutalement à la frontière, mais en plein accord avec M. Monteil qui est partisan du Marché commun et d'un marché commun qui ne soit pas seulement une zone de libre échange, je voudrais dire que la politique du Gouvernement français en la matière consiste à participer de toutes ses forces à la définition rapide d'une politique commune de la pêche.

C'est seulement dans ce cadre, en effet, que pourront être conciliées nos préoccupations, notre adhésion au Marché commun et nos légitimes préoccupations de permettre à nos pêcheurs d'affronter la concurrence dans des conditions équitables.

C'est donc en ce sens que des instructions ont été données à nos représentants à Bruxelles et c'est, bien entendu, cette préoccupation qui animera M. le secrétaire général de la marine marchande dans ses prochaines rencontres.

Enfin, je voudrais répondre à M. le président Delpuech qui, avec autant de bonne humeur que de constance, nous rappelle chaque année combien il est préoccupé par le problème du timbre de connaissance. Sa longue attente n'a sans doute pas été vaine et elle approche de la solution tant espérée. En effet, la disposition qu'il souhaite doit figurer dans le projet de loi sur la réforme de la fiscalité des navires et des ports que le Gouvernement achève de mettre au point et qui, selon toute vraisemblance, pourra être déposé sur le bureau du Parlement au plus tard au cours de la session parlementaire prochaine.

Par la même occasion, j'indique d'ailleurs au Sénat et à tous ceux qui se sont préoccupés de cet autre problème que la suppression de la taxe sur les carburants est inscrite dans ce même texte. Ce texte complétera d'ailleurs très heureusement celui qui a déjà été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale et qui est relatif au statut des grands ports français.

M. André Monteil. Nous en prenons acte avec beaucoup de satisfaction.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Reste le problème très délicat des gens de mer, qui a inspiré de nombreuses préoccupations. M. Lachèvre a reconnu la nécessité de plus de souplesse en ce qui concerne leur régime. Le fait est que, là aussi, nous devons subir les commandements de cette grande loi de l'évolution que tout à l'heure, avec la jeunesse qui le caractérise, le président Abel-Durand rappelait. Sans vouloir à mon tour, pour ne pas attrister cette fin de débat, déposer une couronne au pied de la statue de Colbert (*Sourires*), je voudrais tout simplement, me référant à un grand ancien, mais plus récent, rappeler que Paul Valéry écrivait que la tradition ne consiste pas à faire exactement les mêmes choses que nos devanciers mais, fidèles à l'esprit qui les animait, à faire les choses très différentes qu'ils feraient aujourd'hui.

C'est dans cet esprit, je crois pouvoir le dire, que mon collègue M. le ministre des travaux publics s'est exprimé à l'Assemblée nationale par une formule qui, je le constate, tend à devenir célèbre.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. C'est sûr !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. C'est cet esprit, en tout cas, qui l'animaient lorsqu'il a conçu différentes mesures relatives au régime social des gens de mer.

En résumé, il n'est pas question, comme d'aucuns ont pu le craindre, de bouleverser ce régime, mais de lui permettre d'être ouvert, de déboucher le cas échéant sur autre chose, de tenir compte que le problème n'est plus celui du recrutement militaire, comme du temps de Colbert, mais que nous avons affaire aujourd'hui à des problèmes professionnels et, par-là même, nécessairement associés à toutes les évolutions dont l'économie moderne est coutumière.

Or, le statut actuel des gens de mer ne répond pas à ces exigences modernes. Il présente, en particulier, le grave inconvénient d'inciter des marins à demeurer dans la profession, même si celle-ci a perdu à leurs yeux les attraits

qu'elle avait précédemment. Pour l'instant, en effet, s'ils quittaient leur profession, ils perdraient une part importante des avantages de la vie rude et dangereuse qu'ils ont menée jusqu'alors; ils perdraient par-là même leurs possibilités de reconversion vers d'autres activités, dont la situation économique générale pourrait pourtant leur être bénéfique.

C'est là quelque chose d'anormal, de contraire à la mobilité qui doit caractériser la vie sociale moderne; la profession de marin doit devenir une profession ouverte, faisant bénéficier ses membres d'avantages particuliers lorsqu'ils l'exercent, mais leur laissant toute liberté matérielle et psychologique de se diriger vers d'autres métiers s'ils en ont le désir et la capacité et si les circonstances les y conduisent.

Voilà ce qui est envisagé, voilà la conviction du Gouvernement, qui n'ignore pas que la condition même de cette mobilité est une transformation des méthodes de formation des officiers et des hommes. Pour étudier l'ensemble de ces problèmes, deux groupes de travail ont été constitués comprenant des représentants de l'administration et de la profession, ainsi que des personnalités étrangères au milieu maritime, dont l'œil sera neuf et objectif en la matière.

Mesdames, messieurs, après ces quelques observations, dont je souhaite qu'elles aient répondu à vos préoccupations, je voudrais vous remercier des sentiments unanimes que vous avez manifestés à l'égard de la marine marchande dans son ensemble et à l'égard du secrétaire général et des fonctionnaires qui en ont la responsabilité. Les uns et les autres, soyez-en certains, y sont extrêmement sensibles et y trouveront un encouragement dont les circonstances difficiles qu'ils traversent leur font ressentir vivement le besoin.

Je dirai aussi que vos observations et l'intérêt manifestés par votre Assemblée pour les problèmes de la marine marchande seront de précieuses indications pour le Gouvernement.

C'est sous le bénéfice de ces dernières réflexions, qu'en vous remerciant les uns et les autres du concours ainsi apporté à l'étude de ces problèmes si importants je sollicite avec confiance le vote du budget sur lequel j'ai eu l'honneur de vous présenter quelques explications. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits des états B et C concernant le ministère des travaux publics et des transports. — Section III : Marine marchande, ainsi que l'article 51.

ETAT B

« Titre III..... + 1.409.712 francs. »
Personne ne demande la parole ?..

M. Jean Bardol. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. Je mets aux voix le titre III.
(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. « Titre IV..... + 32.437.710 francs. »
La parole est à M. Grand.

M. Lucien Grand. Je souhaiterais attirer l'attention du Gouvernement sur la situation des conchyliculteurs inscrits maritimes au regard des lois sociales. C'est un problème dont nous parlons depuis longtemps, depuis trop longtemps, et qui tout de même mérite de recevoir un jour une solution. Du fait de leur qualité d'inscrits maritimes, les conchyliculteurs sont de droit inscrits à l'établissement national des invalides de la marine. A la suite de décisions du ministère de l'agriculture qui ont varié et qui ont été contradictoires, depuis cinq ans, ils sont également affiliés à la mutualité sociale agricole.

Une proposition de loi a été votée par l'Assemblée nationale. J'ai eu l'honneur de la rapporter au Sénat et de faire accepter en mai 1963 une solution qui nous paraissait très raisonnable. Depuis cette époque, monsieur le secrétaire d'Etat, nous attendons que le texte revienne en discussion à l'Assemblée nationale. Il n'empêche que la situation ambiguë qui est créée continue et que, dans certains départements, les caisses de mutualité agricole n'ont pas accepté l'affiliation et ne font pas verser de cotisations, tandis que, dans d'autres, du fait que le texte n'a pas été voté, la mutualité agricole continue de les percevoir. Les positions sont donc différentes selon les départements et il est temps que cesse cette disparité. Toute le monde espère que, très prochainement, une solution interviendra, mais encore faut-il que, dans une même profession, chacun ait la même position au regard des lois sociales, quel que soit le lieu de son domicile. Monsieur le secrétaire d'Etat, cette question est très ancienne, vous la connaissez certainement d'une manière parfaite, et je souhaiterais que vous nous donniez des apaise-

ments en nous promettant que, très bientôt, le Gouvernement prendra une position telle que ce texte revienne en discussion à l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le problème qui vient d'être posé est réel et, effectivement, le Gouvernement le connaît bien. Il s'y consacre tout particulièrement et j'ai été moi-même récemment le témoin qu'un effort nouveau était fait pour tenter de lui trouver une solution. La question se présente d'une manière assez complexe et l'intervention de M. Grand l'a fait apparaître. Je lui demanderai de bien vouloir accepter que, par écrit, nous lui fournissions une précision que nous ne sommes pas en mesure de lui donner d'ores et déjà, tout en lui confirmant que le Gouvernement s'est récemment penché à nouveau sur ce dossier avec le désir de trouver une solution aussi rapide que possible.

M. Lucien Grand. Je vous remercie.

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

Je mets aux voix le titre IV avec la somme de plus 32 millions 437.710 francs.

(*Le titre IV est adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 9.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 266.707.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 150.877.000 francs. » — (*Adopté.*)

[Article 51]

M. le président. « Art. 51. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 24 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963 portant loi de finances pour 1963 sont ainsi modifiées et complétées :

« 1965 : 260.607.000 francs ;

« 1966 : 83.000.000 francs ;

« 1967 : 74.000.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix l'article 51.

(*L'article 51 est adopté.*)

(*M. Gaston Monnerville remplace M. André Méric au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

SECTION II. — AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des travaux publics et des transports, section II : Aviation civile.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget que j'ai la charge de présenter devant vous aujourd'hui comporte au titre des dépenses ordinaires une augmentation de 5 p. 100 par rapport à 1964, alors que l'augmentation atteignait 9 p. 100 en 1964 par rapport à 1963. Le total s'élève, en chiffres ronds, à 487 millions de francs pour les dépenses ordinaires; c'est dire que cette augmentation compense à peine l'augmentation du prix de la vie.

Quant aux dépenses en capital, il n'en est pas de même; elles sont en très sensible augmentation, contrairement d'ailleurs à ce qu'indique la première page de mon rapport à la suite d'une coquille qui a échappé à la correction. Les crédits de paiement sont en majoration de 18 p. 100 et passent de 407 à 481 millions de francs. Les autorisations de programme enregistreront une progression encore plus sensible de l'ordre

de 53 p. 100, 560 millions contre 365 millions de francs. Je tiens à bien préciser que dans ces chiffres sont compris les réalisations de l'avion supersonique dont nous aurons l'occasion de parler beaucoup plus longuement dans un instant.

Ces chiffres sont à peu près les seuls que je vous citerai car je vous renverrai pour les autres à mon rapport écrit de même que, pour un certain nombre d'observations concernant les sociétés d'exploitation, je vous renverrai à l'excellent rapport qui vous a été distribué et qui émane de mon éminent collègue M. Pams.

Mon examen portera sur les traits essentiels de cinq chapitres principaux : le personnel, le matériel volant, l'infrastructure et les aéroports, les compagnies utilisatrices et les accords internationaux.

Pour le personnel, je m'arrêterai surtout aux problèmes posés par le personnel à terre. Il y a un certain nombre d'années, j'avais attiré l'attention sur la situation de ce personnel dont la technicité doit s'accroître constamment au fur et à mesure de l'évolution et de la complexité des problèmes posés comme de l'augmentation du trafic et de qui on exige souvent des diplômes ayant entraîné de longues années d'étude. Pour certains membres de ce personnel, la tension nerveuse impose un surcroît de fatigue et j'ai mauvaise grâce évidemment, à mon âge, à souligner que cette tension nerveuse affecte des hommes beaucoup plus jeunes que moi et plus alertes.

Enfin, un véritable « recyclage » des connaissances est nécessaire pour le maintien à un niveau technique conforme aux exigences de la navigation aérienne moderne et aux responsabilités de plus en plus lourdes qui pèsent sur cette catégorie de personnel.

Un double problème se posait donc : celui des effectifs, dont le renforcement est peu ou prou fonction de l'accroissement du trafic ; celui des rémunérations et des retraites pour assurer assez d'attraits à une profession dont le recrutement devenait difficile. Nous sommes heureux, monsieur le ministre, d'avoir été entendus, au moins partiellement.

Dans les corps de la catégorie A, les ingénieurs se voient dotés d'un statut analogue à celui des ponts et chaussées et les ingénieurs de travaux voient améliorer leurs perspectives de fin de carrière.

Dans les corps de la catégorie B, un bouleversement beaucoup plus important a été opéré par la loi du 2 juillet et le décret du 6 août 1964. A la suite d'un rapport que j'ai examiné très soigneusement, établi par une commission présidée par M. le conseiller d'Etat Desprès, des avantages particuliers ont été consentis à 870 contrôleurs de la circulation aérienne — que nous appelons des « circulateurs » — et électroniciens de la sécurité aérienne, qui, en contrepartie, se voient pratiquement supprimer le droit de grève. Je souligne que l'ensemble des effectifs de ces corps se situe à 2.077.

Je ne voudrais pas revenir sur la délicate question des grèves de formes variées qui ont entraîné pour les agents, pour les compagnies, pour les aéroports et pour la France des dommages considérables, en même temps qu'elles pouvaient mettre en cause la sécurité du territoire. Mais des grèves, quand elles se répètent à cette cadence, dénotent des causes profondes que la commission Desprès a tenté d'analyser et les lois et décrets de juillet et août 1964 sont la traduction à la fois d'un désir de fermeté et de la reconnaissance d'un problème auquel on apportait un début de solution. Ces textes avaient appelé, du côté syndical, des réserves très précises, reprises d'ailleurs au Parlement, les intéressés craignant une contagion aboutissant, dans un délai plus ou moins long, à l'abolition du droit de grève, dont le principe est pourtant institutionnellement admis.

Je dois à la vérité de dire que ces remous semblent s'être singulièrement calmés et sans vouloir en tirer des conclusions très nettes, je n'ai jamais été personnellement saisi de si peu de réclamations que cette année. Je vous répète que je ne voudrais en tirer aucune conclusion ; cependant, à mes yeux, une certaine amélioration doit avoir été constatée.

Toutefois, ne croyez pas qu'il s'agissait simplement de ma part d'un geste de solidarité envers mes jeunes camarades d'école souvent employés dans ce corps, mais je pense qu'il conviendra, dans le futur, de tenir compte aux électroniciens des sujétions et des responsabilités de plus en plus lourdes qui pèsent sur leurs épaules et les rapprochent de plus en plus des circulateurs.

Je sais bien que dans le total des 870 agents à qui vous avez apporté des améliorations de situation figurent des électroniciens, mais je crois que l'éventail n'est pas encore assez ouvert. Les effectifs globaux s'accroissent de 209 unités, qui résultent à la fois de créations et de suppressions, dont trente-trois techniciens chargés du fonctionnement des installations nouvelles : 122 proviennent de l'agence pour la sécurité de

la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar ; 198 postes sont créés et quarante emplois d'agents de la sécurité aérienne sont supprimés.

La commission des finances avait été quelque peu émue de certaines de ces créations, en particulier de la création de postes à indices très élevés. Le secrétariat général à l'aviation civile — votre rapporteur est du même avis — a réussi à le faire partager à la commission des finances, laquelle estime qu'il convient à la fois de rajeunir des cadres et d'augmenter dans une limite raisonnable le personnel technique de la navigation aérienne, qui devra atteindre 4.000 unités vers 1966 et celui des techniciens d'encadrement, qui devra atteindre 200 à la même date, alors qu'en 1964, ces effectifs étaient respectivement de 3.400 et 130.

Je vais maintenant aborder le second chapitre, celui du matériel volant. Il est bien entendu dominé par l'affaire du *Concorde*, mais auparavant je voudrais ouvrir une parenthèse. Lors de la discussion générale du budget, j'ai indiqué ceci : « La veille de la déclaration de M. Harold Wilson aux Communes concernant la révision du projet *Concorde*, des services très officiels, virgule, dans cette maison, virgule, m'indiquaient, etc. » Or, ces deux virgules ont disparu à l'impression et certains fonctionnaires de cette maison, légitimement d'ailleurs, ont pu se croire visés. Pour qu'il n'y ait absolument aucune équivoque, je tiens à préciser que ces personnes, qui m'ont donné des assurances singulièrement hasardeuses, ne faisaient partie ni du Sénat ni du secrétariat général à l'aviation civile.

Il n'est pas ridicule de dire, je réponds par là à certaines critiques qui émanent de l'étranger mais parfois aussi de chez nous, que dans les études prospectives, la rentabilité, au sens strictement financier du terme, du projet *Concorde* n'a jamais pu être envisagée ; mais cela veut-il dire que le projet n'était pas intéressant ? Devions-nous pour cela renoncer à ces études et abandonner à l'étranger le soin de nous alimenter en avions supersoniques ? C'est une autre question. Je ne suis pas supernationaliste ni chauvin, mais je ne le pense pas. L'industrie aéronautique est en progrès étourdissant dans le monde entier. Elle fait vivre en France environ 90.000 personnes et elle contient, en potentiel d'études, bien d'autres promesses pour les activités les plus variées.

Par ailleurs, j'aimerais que nous puissions nous entendre sur la notion de rentabilité. Chaque fois qu'il s'agit d'un problème technique entièrement nouveau qui risque d'amener une véritable révolution dans notre système d'exploitation d'un secteur déterminé, mais qui comporte également des aléas, la rentabilité peut s'envisager sous différents aspects. Tout d'abord une rentabilité de construction et, ici, il nous faut déterminer si les dépenses d'amont, engagées avant la construction des prototypes exigeant eux-mêmes des mises au point assez laborieuses, peuvent être amorties sur des séries suffisantes. *A priori*, il n'est pas évident qu'il en soit ainsi pour le *Concorde*, je vous l'accorde. S'agit-il de la rentabilité d'exploitation ? Là, je vous rappelle l'expérience faite au moment de l'apparition de l'aviation à réaction. A l'époque, le nombre de sièges avait été multiplié brutalement par quatre. Comme la clientèle ne s'était pas développée dans la même proportion nous avons assisté à une baisse spectaculaire des coefficients de remplissage des avions et par conséquent aussi à des difficultés considérables dans les bilans des sociétés. Par la suite, on s'est aperçu que l'entretien de ces avions était moins coûteux, que la baisse des tarifs devenait possible et que les deux étant réunis nous arrivions au contraire à une amélioration dans les résultats financiers des compagnies de tous les pays du monde.

Je pense qu'il convient d'élargir le sens du mot « rentabilité », il faut évaluer les conséquences financières d'une abstention, j'allais dire d'une abdication, et leur corollaire, les conséquences sociales. Je crois également qu'il faut évaluer les effets indirects heureux sur les progrès des industries annexes. Je vais même plus loin, il faut invoquer également l'influence des causes négatives.

Qu'arriverait-il si nous ne réalisions pas d'avions supersoniques et quelles seraient les conséquences pour toutes les industries qui sont appelées à servir l'aéronautique française ? Voyez-vous, ce n'est que lorsque ce bilan, difficile mais non impossible à établir, aura été dressé qu'il sera permis de se demander si l'affaire est ou non rentable, nationalement parlant.

J'en reviens au *Concorde*, dont je me suis éloigné puisqu'en fait mon propos est assez général. Je veux encore espérer que le gouvernement britannique, ayant pris un peu à la hâte et dans la fièvre de son succès une position qui remettrait en cause le respect même de tous les traités de collaboration, reviendra à une sage étude de rentabilité basée sur certains des critères que je viens d'évoquer. Je veux également espérer qu'il ne retardera pas les études et les essais, non plus que les commandes annexes, car le projet de *Concorde* n'a évidemment

de sens que s'il permet des réalisations commerciales en avance de deux ou trois ans sur celles des Etats-Unis d'Amérique. Pour nous, nous continuons à ne pas mettre en doute pour le moment le respect par la Grande-Bretagne de sa parole. Quant aux compagnies utilisatrices qui ont déjà passé des commandes de principe pour 47 appareils et versé des arrhes de 790.000 livres et 11 millions de francs, certaines déclarations entraînant d'ailleurs des démentis auraient pu laisser croire qu'elles se désintéressaient de cette affaire. Ce serait un faux calcul. Sans doute la durée d'amortissement de leurs appareils serait-elle allongée et, par conséquent, leurs bilans vers 1970 en seraient-ils théoriquement améliorés. Mais le raisonnement serait surtout vrai si la concurrence ne devait pas jouer et ce serait accorder à nos concurrents américains un atout maître que de leur permettre de régner seuls sur l'avion supersonique dont ils alimenteraient, n'en doutez pas, d'abord leurs compagnies et ensuite peut-être leurs amis anglais qu'ils auraient, par leur action, débarrassés d'un adversaire dangereux.

A ce point de vue, je lisais ce matin dans la presse certaines déclarations qui m'ont paru quelque peu curieuses concernant la possibilité pour nous de mener à bien le projet *Concorde* tout seuls. Il s'agit d'un projet qui a également des répercussions politiques et cela entre aussi dans la rentabilité, répercussions politiques qui vont bien au-delà de la technique même. Quand j'entends dire que nous pourrions le poursuivre seuls, je songe qu'en dehors des frais qui sont considérables et qui s'élèvent actuellement pour les dépenses d'amont aux environs de 400 milliards d'anciens francs, nous aurons aussi des difficultés techniques que nous ne pourrions jamais nier. Nous n'avons pas de moteurs ayant quinze tonnes de poussée et, quand on prétend que la S.N.E.C.M.A. pourrait en fabriquer, je pense qu'il vaudrait mieux concentrer les efforts de nos usines sur un petit nombre de moteurs et les faire répondre aux normes internationales que de vouloir se lancer dans la fabrication de moteurs qui existent ailleurs et que nous ne pourrions fabriquer qu'à un nombre d'exemplaires réduits.

Je ferai la même observation pour l'électronique dans mon rapport sur le budget de la section « air » de l'armée, puisque j'ai la bonne fortune de rapporter l'ensemble des deux budgets.

Vous trouverez dans mon rapport écrit la position de la commission des finances sur les appareils civils susceptibles de concourir au plan de charge de nos usines aéronautiques. Je vous en parlerai plus abondamment, je vous l'ai dit il y a un instant, lors de la discussion du budget de l'armée.

Qu'il me suffise de préciser que les utilisateurs et surtout notre compagnie Air-Inter souhaitent l'acquisition d'un avion 45-50 places, volant à mach 0,7 ou 0,8, à rayon d'action de 1.200-1.500 kilomètres et à décollage sur une piste de 1.400 à 1.500 mètres; la firme Dassault étudie à ce sujet un *Mystère 30* après l'abandon des accords envisagés entre Sud-Aviation et Fokker pour l'utilisation du *Fokker 28*.

Un autre type d'avion semble retenir l'attention d'un certain nombre de compagnies, c'est celui qu'étudie Sud-Aviation, sans aucune aide de l'Etat pour l'instant, le *Galion*, à grande capacité, 140 à 220 passagers, à la vitesse de mach 0,8 à 0,9.

Toutes ces études ne seront valables que si elles aboutissent à des réalisations rapides, ce qui exige des moyens financiers puissants.

L'aviation d'affaires est de plus en plus à l'ordre du jour, soit pour l'hexagone, soit pour les liaisons privées avec des territoires outre-hexagone, et son développement dépendra en tout premier lieu de notre fiscalité. Quant à l'exportation, nous avons déjà un espoir sérieux pour le *Mystère 20*, 6 à 10 places, construit par Dassault avec participation récupérable de l'Etat et qui est déjà commandé à 40 exemplaires par la Pan American Airways.

D'autres avions en sont encore au stade des prototypes, le *Moynet Jupiter*, bi-réacteur en tandem présentant une solution originale, le *Paris III*, l'*Antilope*, le *Marquis* version franco-américaine et j'en passe.

Notons en terminant que les études sur l'atterrissage sans visibilité se poursuivent et que d'ores et déjà les minima opérationnels ont pu être abaissés à 100 pieds et 400 mètres, c'est-à-dire à la moitié des minima actuels.

Le troisième chapitre concerne les infrastructures et les aéroports. M. le ministre des travaux publics nous avait déclaré l'an dernier qu'il accorderait la priorité à la sécurité sur le béton et il a tenu parole en ce qui concerne l'hexagone puisque le béton n'absorbe que 40.400.000 francs en autorisations de programme sur 108.350.000 francs et en crédits de paiement 8.050.000 francs sur 70 millions de francs.

Nous regrettons qu'il n'en soit pas de même pour l'extérieur, qu'il s'agisse des départements ou des territoires d'outre-mer ou même de notre contribution par subventions ou prêts aux dépenses de l'A.S.E.C.N.A.

Vous trouverez dans mon rapport les observations que j'ai dû faire au retour d'un voyage dans l'océan Indien et d'un autre dans le Pacifique sur les insuffisances d'infrastructures techniques et en particulier de radio aux Comores, sur l'urgence d'installations d'un I. L. S. complet avec *glide* en Nouvelle-Calédonie.

J'ai également insisté sur l'inconvénient de viser trop court lors des constructions initiales — il en fut ainsi à Tananarive et probablement il en sera également ainsi à la Réunion — ou de viser trop long, ce qui immobilise des crédits qui auraient pu être fort utiles ailleurs. Je voudrais maintenant revenir en métropole pour y examiner la situation de nos aéroports.

1963 ne fut pas une année faste pour l'ensemble du trafic de nos aéroports. Le nombre de passagers payants ne s'est accru que de 7 p. 100 et le fret est en diminution de 2 p. 100 sur celui de 1962.

Pour Orly — le Bourget, la croissance du nombre de passagers payants, 13,50 p. 100 contre 11 p. 100 pour le trafic mondial, est dépassée par Berlin, Dusseldorf, Athènes et Londres, qui vont de 22 p. 100 à 15 p. 100. Le niveau de Rome, Copenhague est à peu près le même. Madrid, Barcelone, Genève, Zurich et Stockholm sont à un niveau inférieur au nôtre de 12,4 p. 100 à 4,6 p. 100.

Paris est toujours au deuxième rang des aéroports européens, loin derrière Londres avec 5.115.000 passagers contre 9.150.000 et loin devant Francfort qui n'en compte que 3.354.000. Son fret s'est accru de 15,2 p. 100 contre 14 p. 100 pour le trafic mondial.

Les résultats financiers de l'aéroport de Paris, malgré des relèvements substantiels, minutieusement analysés dans notre rapport pour les diverses taxes, sont tels que pour couvrir le grand équilibre, amortissement et charges financières compris, l'Etat devra accorder une subvention de 36 millions de francs, supérieure de 3 millions à celle de l'an dernier. Nos redevances et taxes, analysées aux pages 43 et suivantes de ce rapport écrit, sont assez lourdes, surtout pour la redevance passagers et ne pourront être à nouveau augmentées sans précaution. Certaines de ces taxes, stationnement par exemple, n'existent même qu'en France.

Nous voyons déjà apparaître les premiers crédits destinés à Paris-Nord, de même que nous sommes saisis, monsieur le secrétaire d'Etat, des premières réclamations concernant le choix du site et sa proximité de Paris. Je passe sur les détails concernant cet aéroport. Les dépenses prévues de 1966 à 1970 s'élèvent à 426 millions de francs pour une dépense totale prévue en francs constant de 910 millions, achat de terrains compris; et nous souhaitons, sans trop y croire, qu'elle ne soit pas dépassée. Votre rapporteur persiste à penser que l'ère de l'aviation supersonique posera des problèmes qu'il serait plus aisé de résoudre sur des terrains plus éloignés du centre de la ville et reliés à celle-ci soit par hélicoptère lourds, soit par fer, suspendu ou traditionnel, et de très grande rapidité. Il n'a pas changé d'opinion, malgré les nombreux articles publiés à ce sujet.

J'en viens aux compagnies utilisatrices et à Air France. Le partage des droits avec l'U. T. A. se rode peu à peu et une amélioration très nette du climat psychologique entre les deux compagnies a été enregistrée, nous en sommes particulièrement heureux. M. Pams, dans son rapport, a développé de façon remarquable les problèmes posés à Air France et à la compagnie Air Inter. Je ne ferai donc que les effleurer.

La compagnie nationale avait connu des heures particulièrement difficiles il y a deux ans à l'apparition des avions à réaction, mais l'achèvement ou le ralentissement de ses investissements en matériels volants, l'allongement de la durée des amortissements, l'amélioration des conditions d'exploitation et surtout une sévère compression de certaines dépenses improductives et également une amélioration commerciale, à laquelle je tiens à rendre hommage, et enfin la réduction des tarifs, ont amené une amélioration très large. Nous pensons, et c'est une digression, que le Gouvernement ferait bien de s'inspirer de cet exemple dans d'autres domaines.

Notre rapport peut constater que l'abaissement des tarifs intervenu cette année a amené, pour le troisième trimestre 1964, une amélioration très nette de la situation économique d'Air France et en tonnes kilométriques payantes une augmentation de 12,9 p. 100 sur le trimestre correspondant à 1963 et à un coefficient de remplissage de 59,53 p. 100 contre 56,2 p. 100. 11,7 p. 100 de passagers supplémentaires ont été enregistrés pendant cette même période de référence. Certains commissaires se sont étonnés du refus opposé à des étudiants japonais désirant affréter au retour de Tokyo des *Boeing* ayant amené les athlètes français aux jeux olympiques. Les règles de l'A. I. T. A. sont malheureusement très strictes. Nous aime-

rions avoir la certitude qu'elles sont appliquées de façon draconienne par toutes les compagnies étrangères et nous n'en sommes pas absolument certains.

Quoi qu'il en soit, étant donné les améliorations actuelles dans le budget d'Air France, la commission des finances estime qu'il n'est pas impossible que le crédit de 70 millions ne soit pas cette année, et pour la première fois, dépassé.

Nous avons assisté à un développement spectaculaire pour Air Inter. M. Pams vous en parlera tout à l'heure. Mais ce développement peut être quelque peu freiné encore par l'absence de matériel bien adapté. La compagnie possède quatre Nord 262 et dix Viscount et sa flotte va s'enrichir de deux Caravelle qui vont être achetées, car l'impécuniosité d'Air Inter est bien connue, par Air France et louées jusqu'en 1966 à Air Inter.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je serais fort heureux, et c'est une des rares questions que je vous poserai, de savoir si à partir de 1966 vous envisagez la reprise de ces deux appareils par Air Inter qui est bien incapable, dans l'état actuel des choses, de les acheter.

Une des questions les plus importantes est la contribution obligatoire des collectivités locales au déficit d'Air Inter. Le taux supporté par l'Etat dans la limite du plafond préétabli ne peut excéder 47,5 p. 100 du déficit d'exploitation et le solde, comme vous le savez, est supporté à raison de 5 p. 100 par la compagnie et le reste par les collectivités. Un million de subvention supplémentaire est prévu cette année au budget. Nous espérons que cette somme suffira.

J'en arrive aux relations internationales. Je passerai très vite car, hélas ! l'heure avance. Pour Air Union, nous sommes dans l'impasse la plus complète. A l'époque où nos partenaires étaient demandeurs, nous avons ergoté sur des questions de quota. Nous n'étions pas d'accord sur les questions de supranationalité, même limitée. Maintenant, c'est nous qui serions demandeurs, mais nos partenaires ne sont plus d'accord, car les quotas ont évolué. En outre est intervenue une autre difficulté, celle du trafic réservé. La question de supranationalité se pose toujours. Je pense qu'il serait très grave pour nous d'abandonner ce projet, à la veille peut-être de connaître l'ère supersonique qui posera pour l'ensemble des compagnies des problèmes financiers redoutables.

C'est la première année de plein exercice d'Eurocontrol. Son fonctionnement paraît satisfaisant. Eurocontrol a pris la responsabilité juridique de l'exploitation depuis le 1^{er} mars 1964, la responsabilité d'exécution restant aux Etats, en vertu d'accords bilatéraux conclus avec l'agence, ce qui satisfait la France, mais n'a pas l'air de satisfaire dans la même mesure nos autres partenaires puisqu'ils s'orientent vers une prise directe des responsabilités opérationnelles par la création d'un centre de contrôle et par le rachat d'un centre existant dans le Sud de l'Allemagne.

J'aurais voulu vous entretenir de l'O. G. S. A. qui est l'homothétique de l'agence pour la sécurité et le contrôle de la navigation aérienne, résultant d'un accord conclu avec les pays africains francophones. C'est pour l'Algérie un organisme qui a été mis au point par les décrets des 21 et 23 février 1962. Ses ressources sont constituées à l'origine par des subventions de la France émanant de trois budgets : celui de l'Etat, celui du ministère des affaires algériennes et celui de l'organisation commune des régions sahariennes, soit 25,9 millions de francs, plus un complément de 5 millions au titre de la coopération.

Les ressources propres de l'O. G. S. A. portaient le total à 33.233.000 francs. Les prévisions pour 1965 ne sont pas encore connues. Les effectifs des personnels français s'élèvent à 304 personnes.

Quant à l'A. S. E. C. N. A. la France doit contribuer aux dépenses calculées après déduction des recettes encaissées par l'agence pour plus de moitié. Pour 1965, la contribution française atteindra 60 p. 100. Quand on considère certaines dépenses effectuées, en particulier à Tananarive et qui vont s'élever à plusieurs milliards d'anciens francs, on ne sait pas comment le remboursement des prêts qu'on va être amené à consentir à l'A. S. E. C. N. A. pourra être effectué avec les simples ressources des taxes qui frapperont l'atterrissage des avions sur le nouvel aéroport d'ivato.

Monsieur le président, je conclus. Le budget qui nous est présenté doit être comparé aux prévisions du Plan.

Dans l'enveloppe définie par le plan, les engagements s'élevaient, pour 1962-1965, à 1.500 millions de francs.

Les dotations ouvertes pour 1962-1964 et demandées pour 1965 s'élèvent à 1.783 millions de francs, soit un supplément de 283 millions de francs, par rapport aux prévisions du IV^e Plan.

Pour la construction aéronautique civile, les études et la mise au point des prototypes de toute nature devaient impliquer

des dépenses de l'ordre de 825 millions de francs pour les quatre années du IV^e Plan.

Les dépenses prévues sont bien de l'ordre de 825 millions mais les paiements effectués ou prévus se montent à 898 millions de francs.

Le plan est donc réalisé financièrement à 108 p. 100 mais il est bien évident que l'avion supersonique a une part prépondérante, faisant obstacle à d'autres opérations souhaitables.

Pour l'aéroport de Paris, la proportion est la même : 108 p. 100.

Pour l'infrastructure « Métropole », il est assez difficile de comparer les crédits de paiement dépensés dans ce secteur aux chiffres prévus dans le Plan, ces dépenses pouvant avoir des sources très différentes : mais il est à peu près certain que le Plan aura été réalisé à 116 p. 100 sur ces chapitres.

M. Marrane a vivement regretté en commission des finances la modicité des crédits réservés à l'aviation légère ou sportive dont le montant est en nette diminution surtout si l'on tient compte du développement démographique et je fais miennes ses conclusions.

De même on a regretté l'insuffisance numérique de la flotte d'Air-Inter et notre collègue M. Dubois n'a pas manqué de mettre l'accent sur cette question. Les horaires ne sont pas toujours satisfaisants sur un certain nombre de lignes, ce qui limite certainement l'utilisation des avions.

Enfin, comme les autres années, nous avons été saisis de la même question, qui consiste à utiliser au mieux les places laissées libres dans un certain nombre d'avions au coefficient de remplissage insuffisant pour y transporter soit des personnes, soit des publications servant à notre rayonnement culturel. Ce que la commission des finances eût souhaité, ce n'est pas obtenir des tarifs de faveur, qui sont en contradiction avec les règles de la I. A. T. A., mais simplement une réduction de prix permettant d'acheter des billets ou de payer du fret au tarif normal pour permettre précisément des déplacements, l'utilisation de ces places inutilisées et, pour reprendre une expression de notre rapporteur général, pour éviter que nos avions ne transportent « que du vide ». C'est une réflexion qui trouvera probablement son expression tout à l'heure au moment de la discussion d'un amendement qui nous a été distribué. C'est la seule observation qui ait été faite à ce sujet à la commission des finances.

Etant donné les quelques réserves que la commission des finances a présentées au cours de son examen, je ne peux que vous dire ceci, monsieur le ministre : la commission des finances se rallie au projet de budget de l'aviation civile qui va être discuté, mais elle est persuadée qu'il comporte un certain nombre d'incertitudes que vous serez amené à lever en cours d'année. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Mesdames, messieurs, cette année le budget de l'aviation civile revêt, aux yeux de votre commission des affaires économiques et du plan, une importance particulière, tant à cause du nombre de problèmes qu'il soulève, notamment celui du *Concorde*, que par le développement qu'a pris — dans notre pays — le transport intérieur.

Plutôt que d'examiner, chapitre par chapitre, les crédits qui lui sont consacrés, ce qui est le rôle de votre commission des finances et de son excellent rapporteur, M. Coudé du Foresto, nous avons préféré nous attacher à développer devant vous quelques-uns de ces problèmes.

Nous examinerons donc successivement : la question d'Air Union ; la situation d'Air France et de l'U. A. T. ; le développement d'Air Inter ; les problèmes que pose notre construction aéronautique.

Nous signalerons que, en ce qui concerne Air Union, des contacts se poursuivent au niveau des ministres des affaires étrangères qui sont assistés de hauts fonctionnaires de l'aviation civile. Quelquefois des représentants des compagnies intéressées sont admis comme observateurs. Nous voilà bien loin, en réalité, de ce qui avait été décidé au début, quand les contacts entre les compagnies étaient directs. Ce sont ces contacts qui avaient conduit à l'accord de 1959.

La K. L. M. a été admise au sein d'Air Union alors que l'accord de 1959 ne comprenait que Air France, la Lufthansa, Alitalia et la Sabena. Cela est à mettre à l'actif d'Air Union. Mais sur trois points le désaccord subsiste : le problème de la tutelle que les Etats souhaitent exercer sur leurs compagnies, la fixation des quotas et la définition des domaines réservés et des modalités de leur apport à la communauté d'Air Union.

Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'une politique commune. Certains pensent voir une solution dans l'intégration des transports aériens dans le Marché commun par le jeu de l'article 84 du traité de Rome, mais cela risquerait peut-être de remettre en question un certain nombre de décisions déjà acquises.

En ce qui concerne Air France, M. Coudé du Foresto a indiqué tout à l'heure quel avait été le redressement spectaculaire de cette compagnie malgré l'augmentation des charges salariales, malgré une diminution du trafic réservé, notamment en ce qui concerne les liaisons avec l'Algérie — 38 p. 100 — et les lignes intéressant l'Afrique noire — 12 p. 100. Ces pertes ont été compensées par une très nette progression sur le reste du réseau, soit 12,90 p. 100.

Le résultat global d'Air France est en augmentation de 3,7 p. 100 et il a été possible de ramener en 1963 le déficit de 110 millions de francs à 93,9 millions. La situation pendant les huit premiers mois de l'année 1964 montre que des progrès ont été réalisés, qui sont supérieurs à la moyenne mondiale.

Si l'on fait abstraction du trafic de l'Afrique et de l'Algérie, le trafic d'Air France a été en augmentation de 18,4 p. 100. En particulier pendant le mois d'août et grâce à la réduction de tarifs de 20 p. 100 sur l'Atlantique Nord ainsi que le signalait M. Coudé du Foresto, le trafic régulier réalisé a été en progression de 53 p. 100 par rapport à 1963 alors que les autres compagnies enregistraient une progression de trafic sur les mêmes relations de 33,6 p. 100. Il semble que les résultats financiers de l'année 1964 seront assez favorables et que la société atteindra un coefficient d'autonomie financière de 97,5 p. 100 environ au lieu de 93 p. 100 en 1963.

Cela tient aux différentes mesures qui ont été prises; le coût de la tonne kilométrique qui a été ramenée de 1,22 franc en 1963 à 1,19 franc en 1964 et le prix du siège kilomètre qui est passé de 0,14 franc à 0,13 franc. D'autre part, la rotation journalière des *Caravelle* a pu être portée de 6 heures 26 minutes en août 1963 à 7 heures 52 minutes en août 1964.

L'Union des transports aériens (U. A. T.), a connu une progression de son trafic international de 10,15 p. 100. L'ensemble des relations africaines n'a connu qu'un taux de progression de 4 p. 100, progression réduite marquée de plus, en 1964, par la conjoncture favorable des relèves biennales. Il n'en reste pas moins que notre trafic avec les anciens territoires d'Afrique reste caractérisé par une certaine précarité due au « redéploiement » militaire en Afrique francophone, et, d'autre part, par l'apparition de compagnies étrangères, la K. L. M. assurant notamment une liaison avec Abidjan via Madrid et Zurich. On est donc dans l'incertitude en ce qui concerne le trafic africain.

Sur le trafic Trans-Pacifique, une amélioration certaine peut être attendue de l'accord du 15 novembre et de l'ouverture de l'escale de Singapour. Nous pensons que, dans le deuxième semestre, ces lignes doivent connaître une extension notable.

Sur le plan intérieur, la compagnie Air Inter a assuré ses services en 1963 avec sept *Viscount* 708 qu'elle avait achetés, deux *Viking* appartenant à Airnautic, un *DC-6* appartenant à l'U. T. A. et un *DC-3* appartenant à Air France. Cette flotte a permis de transporter 344.639 passagers et 826 tonnes de fret.

Les résultats d'exploitation font apparaître un déficit de 5.484.700 francs, couvert à raison de 64 p. 100 par les collectivités locales, de 35 p. 100 par l'Etat et de 1 p. 100 par Air Inter. Le coefficient d'autonomie financière a été de 84,70 p. 100.

En 1964, la flotte d'Air Inter a été modifiée puisqu'elle comprend 10 *Viscount* et 3 *Nord-262*. Air Inter utilise également les *Caravelle* d'Air France qui effectuent en particulier trois services par jour sur Paris—Marseille. En 1964, le trafic a été de 377.000 passagers et 700 tonnes de fret. Le déficit d'exploitation prévu est de sept millions de francs, compte tenu de la participation d'Air Inter aux résultats du pool Air France-Air Inter sur la ligne Paris—Nice.

Le mode de couverture de ce déficit sera voisin de ce qu'il a été l'année dernière et la participation de l'Etat a été portée à 3 millions de francs.

En ce qui concerne l'équipement d'Air Inter, cette compagnie a poursuivi sa politique d'équipement en 1964 par l'acquisition de trois *Viscount* V. 724 achetés à Trans-Canada Airlines, et de 4 *Nord 262* achetés à Nord-Aviation.

Les dépenses d'acquisition des trois *Viscount* se sont élevées à 7.200.000 francs qui ont été financées à concurrence de 500.000 francs par autofinancement, 2 millions par une augmentation de capital et l'émission d'un emprunt obligataire, et 4.700.000 francs par un prêt de la caisse des dépôts et consignations.

Les 4 *Nord 262* représentent un investissement total de 9.250.000 francs, financé de la façon suivante : 500.000 francs

par autofinancement, 500.000 francs par une augmentation de capital et un emprunt obligataire; 3.750.000 francs par une subvention du fonds d'investissements et d'aménagement du territoire; 4.500.000 francs par un prêt de la caisse des dépôts et consignations.

On prévoit qu'au cours de l'année 1965 le trafic d'Air Inter atteindra 700.000 passagers, soit une augmentation de 55 p. 100 sur l'année précédente.

Mais si son exploitation commerciale paraît en pleine expansion, Air Inter connaît des difficultés de fond qui proviennent essentiellement d'un régime fiscal défavorable, affectant notamment la taxe sur le chiffre d'affaires, la réduction de certaines taxes ainsi que la taxe sur le carburant dont la suppression entraînerait une diminution sensible du prix de l'heure de vol.

En ce qui concerne le financement des investissements, la compagnie Air Inter devra faire face à un trafic croissant avec un matériel plus adapté et surtout plus moderne. Il serait souhaitable qu'elle puisse bénéficier de l'acquisition d'avions d'occasion, déjà en partie amortis, comme les *Caravelle* d'Air France, cette dernière compagnie ayant un programme de modernisation de sa flotte aérienne dont nous parlerons tout à l'heure à propos du *Galion*.

Mais si Air Inter doit rechercher du matériel à des prix intéressants, il n'en est pas moins vrai qu'une politique continue ne peut être menée par cette compagnie que dans la mesure même où son déficit annuel est en grande partie garanti par les collectivités locales. Il serait donc souhaitable, comme nous le réclamons depuis la création d'Air Inter, qu'un contrat lie cette compagnie à l'Etat comme c'est le cas pour Air France, de telle sorte que ses investissements soient garantis et leur amortissement assuré.

Il serait également souhaitable que notre transport intérieur bénéficie de conditions de rapidité plus grandes aux abords des aérodromes. La commission suggère, dans son rapport écrit, l'aménagement de petits locaux en bordure des pistes permettant d'éviter toutes les formalités d'attente et de parcours, qui sont parfois très longues dans certaines aéroports, notamment à Orly. On pourrait même envisager sur certaines lignes d'Air Inter des services d'avions avec un personnel réduit, les passagers embarquant exactement comme dans un autobus.

En ce qui concerne la constructio n aéronautique civile, le gros problème est évidemment celui du *Concorde*. Il a même dépassé les milieux spécialisés pour intéresser le grand public.

On a beaucoup parlé de la rentabilité de cet appareil et notre éminent collègue, M. Coudé du Foresto, a parlé de rentabilité élargie. Cette rentabilité doit s'accompagner du souci d'abord de construire l'appareil, ensuite de l'utiliser.

Si nos renseignements sont exacts, les appareils supersoniques américains prévus sortiraient sur une chaîne de deux cents appareils. La chaîne du *Concorde* serait de cent cinquante appareils, soit au total trois cent cinquante appareils qui multiplieraient par six la capacité de transport actuellement offerte. Alors se posent les problèmes de l'écoulement et de l'exploitation de ces appareils par les compagnies aériennes. Si nous nous sommes félicités tout à l'heure des résultats obtenus par Air France et de son redressement, il convient de noter que ces résultats sont dus en partie au fait qu'Air France a allongé la durée d'amortissement de ses *Boeing* et de sa flotte à réaction et que nous risquons donc de nous trouver très rapidement en présence d'un marché sursaturé et de difficultés pour les compagnies qui auront à exploiter ce matériel.

Par ailleurs, l'arrêt de la fabrication du *Concorde* aurait des conséquences sociales et techniques absolument catastrophiques dans la mesure même où nos programmes aéronautiques ont été axés vers la fabrication du *Concorde*. L'abandon de cette fabrication entraînerait non seulement la dislocation des équipes d'ingénieurs et de chercheurs mais également une désaffectation de la part des jeunes pour notre industrie aéronautique. Ce serait vraisemblablement la fin de celle-ci.

Le problème étant ainsi posé, quelles pourraient être les solutions à y apporter? Nos observations sont de deux ordres. En premier lieu, il ne nous paraît pas normal que seul le budget de l'aviation civile, c'est-à-dire le budget du ministère des travaux publics, supporte la dépense entraînée par la fabrication du *Concorde*, qui intéresse à la fois la recherche scientifique et le ministère des armées. Nous trouvons, en effet, pour ce seul appareil, en autorisations de programme, 330 millions de francs sur 347 millions au total et 162.500.000 francs de crédits de paiement sur 169.500.000. Ainsi, nous consacrons la totalité de notre effort à un appareil qui pose encore un certain nombre de problèmes techniques dont nous ne savons pas s'ils seront résolus, ni quand ils le seront, ni quelles seront, sur le plan international, les possibilités d'accords en ce qui concerne les moteurs.

Nous pensons au contraire qu'une solution de sagesse consisterait d'abord en une ventilation des crédits afin de ne pas faire supporter la totalité de la charge du *Concorde* par le seul budget de l'aviation civile, de même qu'il serait insupportable de faire supporter la charge du tunnel sous la Manche par le seul ministère des travaux publics. On pourrait, par exemple, procéder à un certain étalement dans la fabrication du *Concorde* qui nous permettrait de nous intéresser à d'autres prototypes, le *Galion* par exemple, qui fait l'objet d'un marché, et d'utiliser à leur fabrication les équipes de techniciens et les équipes d'ouvriers actuellement employés à celle du *Concorde* dont on n'est pas sûr qu'il verra le jour.

Quand on étudie les courbes d'accroissement du trafic, on s'aperçoit que c'est surtout sur les petites et moyennes distances que le nombre de passagers augmente. Ce sont des distances qui ne sont pas justifiables du transport supersonique et qui resteront toujours du domaine subsonique. Le *Galion*, sorte de super-Caravelle qui emporterait de 140 à 150 passagers, permettrait d'éviter l'encombrement aux abords des aérodromes sur les lignes à grand trafic, Paris—Londres notamment. Il permettrait aussi d'assurer le relais de *Caravelle* qui, d'ici trois ou quatre ans, commencera à être dépassé par les besoins nouveaux du transport aérien.

Certes, nous l'avons dit tout à l'heure, l'intérêt que présente le *Concorde* n'est pas douteux ; il est même certain. C'est une des conditions du maintien de notre industrie aéronautique. Votre commission s'est demandée si tous les crédits devaient être affectés au *Concorde*. Dans le cas où le *Concorde* ne sortirait pas, la construction aéronautique connaîtrait une grave crise avec la dislocation de toutes les équipes d'ingénieurs et de techniciens. La commission estime souhaitable, en poursuivant le *Concorde*, de dégager des crédits de telle sorte que d'autres appareils, et en tout premier lieu le *Galion*, puissent être mis en service.

C'est dans cet esprit que la commission des affaires économiques et du plan a proposé un amendement tendant à la réduction des crédits dans la mesure même où elle n'avait pas d'autre possibilité de faire connaître son opinion. En effet, elle ne pouvait pas augmenter les crédits mis à la disposition de la construction aéronautique pour le *Galion*. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Duclos. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, dans mon intervention générale sur le budget j'ai déjà évoqué la situation de l'industrie aéronautique civile de notre pays. Je veux maintenant, dans la discussion du budget de l'aviation civile, faire part de quelques remarques très brèves sur le même sujet.

L'industrie aéronautique française est de plus en plus militarisée, les crédits étant en grande partie destinés à la construction de Mirages III et IV et à la fabrication de fusées et engins. De ce fait, des entreprises privées comme la maison Dassault, grande bénéficiaire de la construction de la force de frappe, sont favorisées au détriment des sociétés nationalisées.

Naturellement, en raison de la poursuite de cette politique, l'aviation civile française utilise un nombre important d'avions de marque étrangère. C'est ainsi que, lors de son dernier voyage en Amérique latine, le chef de l'Etat s'est envolé de France à bord d'un *Boeing* jusqu'à la Guadeloupe. De là il est parti à bord d'une *Caravelle*. Ainsi, les latino-américains des pays visités pouvaient avoir l'impression que la France n'utilise pas d'avions américains, mais chacun sait qu'il en va autrement.

L'autre jour, j'ai parlé de certaines difficultés que rencontre la commercialisation de la *Caravelle* du fait de l'opposition des Etats-Unis. A cela je veux ajouter, pour être plus précis, que 186 *Caravelle* ont été commandées ferme et que 172 ont été livrées.

Mais, au sujet de la commercialisation des *Caravelle*, je veux souligner que l'accord passé par la direction de Sud-Aviation avec la firme américaine Douglas s'est révélé inefficace. On sait maintenant que cette firme Douglas, signataire de l'accord commercial passé avec Sud-Aviation, menaçait certaines compagnies utilisant sur leurs lignes des appareils *Douglas DC 8* de ne plus leur assurer le service après vente, réparations, rechanges, etc., si elles ne se décidaient pas à acheter le nouveau *Douglas DC 9* qui est le concurrent de la *Caravelle*.

Nul n'ignore que la société nationalisée Sud-Aviation a été engagée dans la réalisation de l'avion supersonique *Concorde*. Cela a nécessité l'organisation de bureaux d'études spécialisés, composés d'un personnel très qualifié ; cela a nécessité aussi des implantations de machines qui demandent des ouvriers également très qualifiés.

Au cas où le plan de construction de cet avion serait abandonné, ce que je ne veux pas croire, les conséquences en seraient

le licenciement, d'ici à la fin de 1964, de 1.700 travailleurs des usines de Sud-Aviation et de 1.000 travailleurs des usines de la S. N. E. C. M. A. Au surplus, d'ici à la fin de l'année 1965, 7.000 travailleurs de Sud-Aviation et 1.700 travailleurs de la S. N. E. C. M. A. seraient licenciés, auxquels s'ajouteraient les licenciés de nombreuses entreprises telles que Hispano-Suiza, Nord-Aviation, etc., ainsi que ceux des usines sous-traitantes qui travaillent également pour le *Concorde*. Il s'agirait là, il ne faut pas se le dissimuler, de la liquidation d'une partie importante du potentiel technique de l'industrie aéronautique française.

La fédération des travailleurs de la métallurgie C. G. T., examinant la situation qui serait créée si la construction de l'avion *Concorde* était abandonnée, a dit et, il me semble, avec raison : « Il est immédiatement possible de traiter directement avec les entreprises britanniques qui travaillent sur le projet en donnant tout pouvoir et tous moyens à Sud-Aviation et à la S. N. E. C. M. A. à cet effet, c'est-à-dire les crédits nécessaires.

« Les sociétés nationalisées deviendraient ainsi les maîtres d'œuvre de la construction. »

La fédération des travailleurs de la métallurgie ajoutait :

« Il est immédiatement possible de faire construire en France toutes les parties de la cellule et des équipements qu'il était prévu de réaliser dans les usines de Grande-Bretagne.

« Il est immédiatement possible de donner à la S.N.E.C.M.A. seule les pouvoirs et les crédits nécessaires pour être le maître d'œuvre de la construction du réacteur.

« Il est immédiatement possible d'acheter la licence du Bristol-Olympus à son stade actuel et, en même temps, de donner tous les moyens, c'est-à-dire les crédits, à la S.N.E.C.M.A. pour l'équipement technique permettant de terminer la mise au point et la fabrication de ce réacteur...

« Il serait plus utile d'utiliser les crédits à l'application de cette solution plutôt que d'acheter aux Etats-Unis au prix fort des avions ravitailleurs pour le *Mirage IV*. »

Les solutions sont donc nombreuses. J'en ai évoqué quelques-unes et l'une d'elles ou la combinaison de plusieurs d'entre elles peut-être mise en application.

Au surplus, la fédération des travailleurs de la métallurgie C. G. T. demande l'attribution à l'industrie aéronautique de crédits plus importants pour les besoins civils, en vue d'assurer, non seulement l'utilisation totale du potentiel de production existant, mais encore son développement et, par cela même, le plein emploi des travailleurs.

Elle demande aussi que la S. N. E. C. M. A. devienne un ensemble de très grandes usines d'études et de construction de moteurs et de réacteurs ; que la recherche scientifique et technique à des fins pacifiques de tout ce qui se rapporte au transport aérien et à l'aérospatial soit développé et, à cet effet, que soient donnés à l'O. N. E. R. A. tous les moyens nécessaires, que soient satisfaites les revendications des travailleurs de l'industrie aéronautique : ouvriers, employés, techniciens, dessinateurs, agents de maîtrise, cadres et ingénieurs, notamment par l'augmentation des salaires et appointements, la réduction du temps de travail sans diminution de salaire et, plus généralement, la conclusion d'une convention collective nationale.

Dans une proposition de loi déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale en novembre 1963, le parti communiste préconise diverses fabrications d'avions dont l'importance a d'ailleurs été soulignée tout à l'heure à cette tribune par l'honorable rapporteur de la commission des finances, M. Coudé du Foresto.

Nous suggérons la construction de nouveaux aérodromes et un certain nombre d'autres mesures, notamment la nationalisation des entreprises privées de l'aéronautique ; Dassault, Hispano-Suiza, Potez, Breguet, Messier, Matra, pour reprendre au secteur privé les activités qu'il a pu enlever au secteur nationalisé et étendre les nationalisations dans les secteurs dont la faiblesse met l'aéronautique française à la merci des monopoles internationaux. Enfin, nous demandons la nationalisation de toutes les entreprises de transport aérien classées.

Nous proposons également la modification des conseils d'administration des sociétés nationalisées où les représentants des différentes catégories de personnels devraient être, avec les mêmes droits, au moins en nombre égal à celui des administrateurs désignés soit au titre du Gouvernement, soit comme représentants des utilisateurs.

En outre, nous préconisons la conclusion de conventions collectives entre les directions des sociétés nationalisées aéronautiques et le personnel, ainsi que l'établissement d'un statut commun à l'ensemble des personnels des sociétés nationalisées de transport aérien.

Cette proposition de loi s'inspire du programme démocratique que notre parti soumet à la discussion des formations démocratiques et dans lequel nous indiquions : « Pour avoir une

aviation destinée à des fins pacifiques et mise au service du peuple et de la nation, il faut redonner aux nationalisations leur véritable sens ».

Je veux signaler en passant que nous ne sommes pas d'accord avec M. Pams lorsqu'il propose de réduire les crédits. J'ai bien saisi le sens des explications qu'il a données, mais à la vérité, cette proposition ne pourrait-elle être considérée comme un encouragement donné au Gouvernement d'abandonner la réalisation du projet *Concorde*. Or nous nous garderons bien de lui donner un tel encouragement puisque nous voulons, au contraire, que tout soit fait afin d'assurer cette réalisation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Telles sont mesdames, messieurs, les remarques que j'ai cru devoir faire sur le budget de l'aviation civile. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

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

M. Georges Marrane. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le rapport de M. Coudé du Foresto sur les crédits destinés à l'aviation légère et sportive contiennent l'appréciation suivante : « Les aides destinées à l'aviation légère et sportive ne paraissent pas devoir être supérieures à celles qui ont été enregistrées — 2.082.000 francs — en 1964 et cela en valeur, ce qui, compte tenu des différentes augmentations de toutes choses, conduira fatalement à des réductions d'activité. »

Il est évident que le budget de 1965 ne permettra pas une reprise si nécessaire de l'activité des centres de vol à voile et de vol à moteur à l'intention de la jeunesse de France et je remercie M. Coudé du Foresto d'avoir indiqué l'insuffisance des crédits qui sont prévus.

Après la Libération, les centres de vol à voile ont eu pour mission d'attirer dans une ambiance sportive le plus grand nombre de jeunes, de développer chez eux un esprit aéronautique. Les centres de vol à voile étaient des lieux de sport de masse en même temps qu'une pépinière permettant de recruter des éléments de premier ordre pour les besoins de l'aviation civile et militaire.

Le matériel et les moyens mis en œuvre par l'Etat dans les centres inter-clubs et les aéroclubs furent considérables. Considérables aussi furent les records nationaux et internationaux améliorés par nos jeunes pilotes : records d'altitude, records de distance libre ou avec but fixé à l'avance, etc. Malheureusement, d'année en année, la régression est constante et elle sera encore en 1965.

Depuis 1954, ce sont toujours les mêmes avions remorqueurs qui sont utilisés. Les derniers véhicules automobiles d'Etat mis à la disposition des centres inter-clubs datent de 1953. Quand ils sont réformés, ils ne sont pas remplacés.

Le personnel navigant — une dizaine d'agents dans la région parisienne contre une soixantaine en 1947 — mis à la disposition des centres inter-clubs est, avec les mêmes références, le plus mal payé du service de la formation aéronautique. Pour lui, la seule façon d'avoir de l'avancement, c'est d'aller travailler dans un centre national. Depuis plusieurs années, le personnel ainsi muté n'est jamais remplacé. Il est bien évident que l'on arrive ainsi à une activité de plus en plus réduite du vol à voile.

Il faudrait rapidement, pour changer cette situation, lancer la fabrication de plusieurs centaines de planeurs, de plusieurs dizaines d'avions remorqueurs et mettre de nouveau à la disposition des associations, aéro-clubs et centres inter-clubs le personnel navigant nécessaire.

Quant au vol à moteur, si le nombre d'heures de vol augmente chaque année, c'est que le tourisme aérien prend de l'extension. Il pourrait se développer encore plus et ainsi apporter un léger soulagement à la circulation routière si des efforts plus importants étaient consentis, par exemple en améliorant les communications entre les aérodromes et les villes, surtout les aérodromes de moyenne importance, en multipliant les moyens radio, etc. Même dans la région parisienne il existe des aérodromes sans moyens radio alors que sur les terrains sont basés des dizaines d'avions équipés de postes de T. S. F.

Il faudrait également augmenter les crédits inscrits au chapitre 66-70, qui sont précisément destinés aux subventions pour l'acquisition d'appareils légers. Les subventions de programme de ce chapitre pour l'acquisition d'appareils légers, qui se montaient en 1963 à 840 millions d'anciens francs, ne sont prévues dans le budget de 1965 que pour 640 millions seulement. De plus, les crédits de paiement prévus dans le budget de 1964 à 710 millions d'anciens francs, ne le sont en 1965 que pour 600 millions d'anciens francs, soit une réduction de 110 millions d'anciens francs. Ainsi au lieu d'augmenter les crédits pour l'aviation légère et sportive, ceux-ci sont-ils sans cesse plus réduits.

Actuellement, la jeunesse de France ne profite pas du développement de l'aviation de tourisme. Les utilisateurs de l'avion de tourisme sont des gens ayant une bonne situation : commerçants en gros, industriels, personnes exerçant une profession libérale. La jeunesse laborieuse de notre pays ne peut espérer, dans les conditions actuelles, utiliser l'avion léger comme moyen de transport. Il faudrait donc, à la suite de la formation au vol à voile, aider efficacement notre jeunesse à obtenir les brevets de pilote d'avions privés.

Il existe une prime de 25.000 anciens francs pour les moins de vingt et un ans qui obtiennent le premier brevet. Mais ce brevet coûte de 70.000 à 90.000 anciens francs et il faut dépenser au moins autant pour obtenir le brevet complet, le seul qui autorise à s'éloigner de l'aérodrome et à emmener gratuitement un ou plusieurs passagers.

Dans ces conditions, la jeunesse laborieuse ne peut participer à l'activité de nos aéroclubs et se trouve pratiquement éliminée de nos sports aériens.

Dans l'aviation légère et sportive comme beaucoup d'autres domaines — je citerai par exemple la suppression de la subvention à la fédération sportive et gymnique du travail — la politique gouvernementale traduit son mépris de la jeunesse laborieuse de France et est contraire à l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe socialiste du Sénat m'a chargé de plaider une nouvelle fois la cause de l'aéronautique civile, de vous faire part de ses observations sur le problème du *Concorde* et de définir la solution qu'il préconise.

Bien que nos propos à cet égard n'aient soulevé qu'indifférence depuis 1958, mais sachant par ailleurs que la place de l'homme dans la vie est marquée, non pas parce qu'il sait, mais parce qu'il veut et ce qu'il peut, nous tenons à intervenir une nouvelle fois à une heure particulièrement incertaine pour notre industrie.

En effet, si le dialogue entre le Gouvernement français et le Gouvernement britannique aboutissait à une impasse et si, de ce fait, les études et les fabrications en série du *Concorde* étaient abandonnées, comme le rappelait tout à l'heure notre collègue, M. Duclos, le 31 décembre 1964, à Sud-Aviation, 1.740 employés seraient licenciés, dont 610 du bureau d'études et 745 employés, et, dans le courant de l'année 1965, plus de 7.000 le seraient, dont 1.000 ingénieurs ou techniciens. A cette pénible perspective, il faut ajouter les milliers de travailleurs des industries annexes des laboratoires. Quel est, en effet, le laboratoire aujourd'hui qui ne travaille pas pour *Concorde* ? Ces travailleurs, eux aussi, se trouveraient sans emploi. En un mot, les meilleurs techniciens et ouvriers spécialisés de l'aéronautique de la région de Toulouse et d'ailleurs seraient licenciés.

Cette éventualité, dont on ne peut mesurer toutes les conséquences sociales, fait que le groupe socialiste ne saurait admettre que le projet *Concorde* ne soit mené à son terme.

D'autre part, il considère que cet appareil, qui s'inscrit comme le premier avion supersonique mondial, compte tenu de l'avancement des études et de l'importance des marchés conclus, dont la résiliation serait extrêmement onéreuse, exclut tout abandon.

Il apparaît au groupe socialiste que le Gouvernement français, en accord avec le Parlement — s'il daigne en appeler à lui — à l'impérieux devoir de prendre les mesures qui s'imposent et d'éviter en premier lieu tout retard si nous ne voulons pas perdre le bénéfice considérable que représente dans le domaine scientifique la sortie d'un tel avion.

Mes chers collègues, depuis 1958, nous sommes intervenus — vainement d'ailleurs — pour demander au Gouvernement de faire intervenir le plus rapidement possible une solution valable pour remplacer la *Caravelle*.

Dès que nous avons eu connaissance des remarquables qualités attribuées au *Super-Caravelle*, nous avons insisté pour qu'il fût réalisé dans les moindres délais, car ce moyen-courrier, transportant soixante-dix passagers et volant à mach 2, vitesse jugée compatible avec les techniques et les matériaux actuels et à laquelle se limitaient d'ailleurs nos connaissances, apparaissait comme un avion sûr et rentable nous assurant une confortable avance d'une décennie, puisqu'il devait être le premier avion supersonique.

Notre avis, comme à l'accoutumée, ne fut pas entendu, bien que nous fussions d'accord à l'époque avec nos techniciens qui déclaraient « Cultivons d'abord notre jardin » !

Le *Super-Caravelle*, qu'on le veuille ou non, constituait une large expérience supersonique, l'Alliance industrielle franco-britannique, que nous ne saurions condamner, a non seulement bouleversé le marché mondial de l'aéronautique, mais encore

suscité chez les constructeurs associés une saine émulation. Le moyen-courrier a été abandonné car le *Concorde* transformé en long-courrier, devenait notre chance unique sur l'Atlantique Nord. Une telle option plaçait la France, en raison même de l'accord bilatéral — accord cher au Gouvernement — devant un impératif dont les conséquences peuvent être extrêmement graves pour l'avenir de notre aéronautique civile.

Où le *Concorde* sera construit, et il devra jouer, pour avoir un intérêt certain, le rôle d'un avion supersonique de première génération, ou bien il sera abandonné : la France n'aurait pas alors d'avion de transport supersonique et, dans le domaine technique et scientifique, serait arrêté pour un délai dont on ignore la durée tout développement de la connaissance, l'expérience acquise serait devenue inutile.

Au départ d'une aventure aussi vaste, aussi riche d'imprévus et d'impondérables, nul ne pouvait ignorer que les premières estimations financières seraient largement dépassées.

Comment, mes chers collègues ! N'est-il pas logique de considérer que la construction d'un avion commercial supersonique, d'une vitesse de 2.340 kilomètres-heure, muni d'une voilure delta évolutive, d'une envergure de 23,50 mètres, avec un fuselage de 51,80 mètres de longueur, équipé de moteurs d'une poussée de 15 tonnes environ, d'un rayon d'action de 6.500 kilomètres, emportant plus de 110 passagers et d'une vie utile de 15 années, présente de nombreuses difficultés, non seulement techniques, mais aussi humaines, car un appareil appelé à évoluer à une altitude de croisière de 15.000 à 20.000 mètres, après 400 kilomètres de vol, oblige nos chercheurs à résoudre des problèmes qui n'ont jamais été traités, solutions inéluctables afin d'éviter à l'appareil des fatigues structurales et pour assurer une vie sans danger aux équipages et aux passagers.

Il me m'est pas possible de traiter des recherches propres à l'affrontement des rayons cosmiques, aux conséquences de la concentration de l'ozone sur l'organisme humain, de l'échauffement cinétique, de l'assiette de l'appareil à l'atterrissage, des impondérables métallurgiques, des paramètres d'utilisations pour assurer la rentabilité du service après vente, autant d'explications qui vous auraient donné, mes chers collègues, la mesure de l'immense effort réalisé par les chercheurs et par toutes les catégories des personnels que nous avons lancés dans cette lutte exaltante pour la maîtrise de nouvelles techniques afin que notre pays, associé à l'Angleterre, puisse disposer du premier supersonique mondial, afin que notre aéronautique, soit une fois de plus à l'avant-garde de la conquête scientifique et technique.

Autant d'explications qui vous eussent mieux fait comprendre l'implacable nécessité de poursuivre une construction, un exploit technique, si nous voulons que notre industrie aéronautique figure parmi les premières industries mondiales et d'avant-garde.

Aux critiques inévitables, aux questions insidieuses, faites pour mettre en échec cet appareil révolutionnaire, il résulte à la suite de l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés, qu'en l'état actuel du dossier, nous pouvons affirmer que tous les problèmes techniques seront résolus et, s'il fallait une preuve supplémentaire, nous invoquerions l'une des réponses de l'un des techniciens des plus avertis : « Le programme qui a été établi est jusqu'ici réalisé ».

Mers chers collègues, depuis le 29 novembre 1962, la France a dépensé 421 millions pour mener à bien ces travaux. Au budget de 1965 figure une inscription de 330 millions.

Il est inéluctable que le coût global arrêté il y a quelques mois à 1.865 millions soit réévalué en raison des aménagements apportés au projet initial et par l'évolution permanente des techniques. Nous ne pensions pas que les gouvernements signataires de l'accord ignoraient qu'en matière supersonique les problèmes financiers prenaient une ampleur inaccoutumée.

Mais il est bien certain que si *Concorde* est en ligne aux dates prévues, les transporteurs disposeront d'une prodigieuse machine pour fabriquer des kilomètres-passagers et que se trouveront infirmées les appréciations de l'un des dirigeants d'Air France à Londres qui, en posant un faux dilemme — confort, sécurité ou vitesse — a perdu en l'occurrence une belle occasion de se taire.

Car de tels propos ont renforcé en Grande-Bretagne la critique de l'avion supersonique. Or il suffit de connaître l'état d'esprit des passagers pour savoir que s'ils ne dédaignent certes pas le confort et la sécurité, ils ne négligent pas le besoin d'aller vite. Chaque semaine, je prends l'avion pour venir au Sénat. Nous avons commencé avec un vieux coucou, puis nous avons été dotés d'un quadrimoteur qui nous fit gagner 40 minutes ; maintenant tous les passagers attendent *Caravelle* pour disposer d'une heure de plus.

Aller vite ! c'est le leitmotiv de notre époque ; peut-être ce dirigeant d'Air France à Londres l'ignore-t-il ?

En ce qui nous concerne, nous n'avons pas été surpris par la demande du gouvernement anglais. Si les dirigeants français l'ont été, c'est parce qu'ils n'ont pas suivi l'évolution du problème que posait depuis de nombreux mois la poursuite du projet de l'autre côté de la Manche où des critiques s'étaient élevées.

Je voudrais, à ce point de mon exposé, renvoyer au journal *La Nation* la pierre qu'il a voulu lancer dans notre jardin en essayant de faire supporter aux socialistes la responsabilité politique de cette affaire, alors que c'est le Gouvernement gaulliste qui a le choix des cartes qu'il entend utiliser.

Le Gouvernement ignorait-il qu'une campagne violente a été lancée au début de l'année contre le supersonique *Concorde* en Grande-Bretagne ? Ignorait-il également qu'un livre blanc de la commission de contrôle financier des Communes qualifiait cette construction de « spéculative ». Des journaux tels que le *Daily Telegraph* réclamaient la révision des plans de l'avion supersonique.

En septembre dernier, à l'exposition de Farnborough, des critiques semblables ont été émises. Le Gouvernement français a-t-il porté attention aux inquiétudes de M. Reginald Maudling, chancelier de l'Echiquier conservateur ?

Nous ne le pensons pas, si nous nous remémorons la surprise causée à Paris par la demande de la Grande-Bretagne. Une telle indifférence est coupable et le journal *La Nation*, aux ordres du Gouvernement français, supporte les mêmes responsabilités.

Par ailleurs, il est normal qu'un gouvernement ait une conception différente des choses de l'Etat que celui auquel il succède et, dans une période critique pour l'économie et pour la valeur de l'unité monétaire, procède à l'examen de tous les crédits engagés. C'est ainsi que le Gouvernement travailliste entend faire le point non seulement sur le dossier *Concorde*, mais sur tous les marchés acceptés par les conservateurs en matière aéronautique, qui représentent environ 1 milliard de livres sterling, de l'avion de chasse « P 1154 » à décollage et atterrissage verticaux, de la fusée atomique « T. S. R. 2 », de l'avion de transport « HS 681 », des dispositions de l'accord de Nassau sur l'achat par Londres de fusées *Polaris* pour les sous-marins nucléaires britanniques.

Par ailleurs, certaines feuilles dociles à mener le jeu gouvernemental ont parlé d'une « lutte à mort engagée par l'industrie américaine contre l'Europe ». L'Europe, c'est le régime actuel de la France qui la condamne politiquement et qui la menace économiquement.

L'industrie américaine ne peut ignorer que si *Concorde* est livré dans les délais voulu, il ne lui sera pas possible de disposer de la première génération des longs courriers supersoniques.

Elle a joué le jeu ! Elle entend mettre en place un appareil supersonique volant à 3.000 km/h, à voilure variable. En choisissant cette vitesse, l'industrie américaine a voulu aller plus avant que *Concorde* dans le domaine du mur de la chaleur, car à 3.000 km/h, la température superficielle atteint 300° (celle du plomb fondu) et pose des problèmes difficiles à résoudre pour le carburant, les moteurs, la cellule, les systèmes hydrauliques, électroniques et la climatisation.

Bien que la N. A. S. A. ait passé en février 1963 deux marchés d'études limités à 500.000 dollars chacun, le programme américain, par sa complexité technologique, reste une aventure qui ne permet pas d'évaluer des délais précis, non seulement pour le premier vol expérimental, encore moins pour l'entrée en service des appareils.

Les spécialistes européens affirment qu'il y aura un écart de trois ans en faveur du projet franco-britannique, trois ans d'avance durant lesquels la loi inexorable de la concurrence obligera les transporteurs aériens à utiliser *Concorde*. Et cette affirmation a été hier confirmée par M. Allan Boyd, président de la commission de l'aviation civile américaine, qui a déclaré à Paris lors d'un récent passage : « Quant au premier avion supersonique commercial américain, je pense qu'il ne viendra pas avant dix ans, c'est-à-dire en 1974 ».

De tels propos apportent un argument supplémentaire pour la construction du supersonique franco-britannique.

Enfin, s'il fallait un argument supplémentaire, susceptible de mettre fin à une propagande anti-américaine inopportune en l'occurrence et qu'on conçoit mal, d'ailleurs, dans tous les milieux aéronautiques, je rappellerais le démenti catégorique de M. Jenkis aux Communes, dans sa séance du 5 novembre, affirmant que la décision du gouvernement anglais n'était pas le résultat d'un marchandage anglo-américain.

Le Gouvernement français a répondu à la demande britannique. Le silence le plus absolu a été jeté sur cette réponse. Vous ne savez pas pourquoi ? Par mesure de courtoisie, nous a-t-on dit.

Permettez-moi, bien que le silence soit l'élément dans lequel se façonnent les grandes choses, de protester contre de telles méthodes. En Angleterre, après le débat parlementaire, personne n'ignore les arguments du Gouvernement pour la révision de la décision britannique. Aujourd'hui, aux Communes, cet après-midi même, le problème est évoqué, et c'est le ministre de l'aviation qui a répondu aux interpellateurs. En France, le Sénat, en particulier, n'a pas le même privilège, et sans vouloir diminuer votre compétence multiple, monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de souligner toute la différence !

M. Jacques Richard. Ce n'est pas la France qui a renoncé à *Concorde*.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Méric.

M. André Méric. Je vous en prie.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Puisque vous avez eu l'amabilité de me prendre directement à partie, je voudrais dire qu'il me paraît pour le moins surprenant qu'un parlementaire français vienne demander au Gouvernement français de donner des explications sur une réponse, ou prétendue telle, qu'il aurait faite, alors qu'il n'y a aucun élément nouveau.

Comme l'a fort bien exposé M. Méric lui-même tout à l'heure, nous savions fort bien à quoi nous nous exposions et à quoi nous nous engageons lorsque nous envisagions de faire, en collaboration avec le gouvernement et les industries britanniques, un long courrier supersonique. S'il pouvait y avoir un élément nouveau, ce ne serait pas de notre fait.

Quelle autre position pourrait avoir le Gouvernement français de dire que, pour sa part, il est naturellement prêt à exécuter les engagements qu'il a pris.

M. André Méric. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai dit et je maintiens que le Gouvernement a fait silence sur la réponse qu'il a adressée au gouvernement britannique.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Il n'y a pas eu de réponse.

M. André Méric. Nous aimerions pourtant sortir de l'obscurité, monsieur le secrétaire d'Etat, et connaître les véritables raisons de ce silence, car dans notre bon et beau pays, vous le savez bien, même les plus irréductibles ont eu le loisir, dans de nombreux cas, d'apprécier la courtoisie du régime et de son chef.

Des conversations vont s'engager ; nous souhaiterions donc, puisque M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports, a indiqué après la réunion interministérielle du mardi 10 novembre : « C'est une question qui est à l'échelon le plus haut », c'est-à-dire examinée non pas en fonction des données techniques et financières que nous venons d'évoquer, mais en fonction de la teneur de la politique extérieure française, nous venons dire au Gouvernement que s'il en était ainsi, si, pour satisfaire orgueil et prestige, l'on ne mettait pas tout en œuvre pour réussir cette construction, il porterait devant le pays la plus lourde responsabilité ; il serait irrémédiablement condamné par tous ceux qui entendent développer sans cesse les connaissances humaines.

Nous souhaitons ardemment que ces conversations ne soient pas entreprises avec un certain état d'esprit où la « courtoisie » n'aurait plus place et qui nous rappellerait celui d'une fameuse conférence de presse du chef de l'Etat, au cours de laquelle il a délibérément interdit l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun et qui fait dire aujourd'hui à M. Louis Armand : « Connaissant les Anglais, comme nous les connaissons depuis toujours, il aurait sans doute été utile de les « accrocher » à l'Europe au moment où ils en manifestaient le désir. S'il y avait une chance de les voir réagir autrement qu'à l'accoutumée, c'était bien celle-là. Mais la page est tournée ».

Nous pensons, monsieur le secrétaire d'Etat, comme M. Louis Armand. Nous regrettons une décision aussi intempestive, qui a entraîné un profond ressentiment. Avec la Grande-Bretagne au sein du Marché commun, le problème de *Concorde* ne se poserait pas avec la même acuité. Nous en sommes plus que jamais persuadés.

C'est pourquoi nous nous permettons d'insister très vivement auprès du Gouvernement pour que tout soit mis en œuvre afin que le programme *Concorde* soit poursuivi.

Révision n'a jamais signifié abandon ! Révision suppose discussions et négociations.

Or, d'après certaines indiscretions de la presse, la réponse française ne contiendrait aucune contre-proposition et se conten-

terait de réaffirmer la position de notre pays. Ce matin, certains quotidiens laissent entendre que le général de Gaulle aurait jeté un interdit absolu sur les rencontres entre dirigeants français et britanniques travaillant sur ce projet.

S'il en était ainsi, ce serait admettre que la demande de révision aurait été rejetée. Nous laisserions alors la responsabilité d'une telle décision au Gouvernement, ne fût-ce qu'en raison de son silence courtis.

D'autres informations laissent entendre que le Gouvernement français aurait proposé à Londres un prêt à long terme. Il y aurait donc discussion.

M. Bernard Chochoy. Les commissaires du Gouvernement ont-ils le droit de laisser paraître leurs sentiments ?

M. le président. Laissez terminer l'orateur !

M. André Méric. Dans ces conditions, nous venons vous dire en toute bonne foi, monsieur le secrétaire d'Etat, ne serait-ce que pour apporter notre participation à l'œuvre commune, les décisions qui devraient résulter de tels entretiens et, en cas d'échec, notre solution.

Il n'est pas possible d'abandonner la construction de l'avion *Concorde*. Je crois l'avoir démontré. Nous ne pouvons pas accepter, par ailleurs, que l'expérience soit stoppée au stade des prototypes. Les socialistes ont toujours été partisans que le matériel français soit utilisé sur les lignes de l'Atlantique, c'est pourquoi nous considérons qu'il faut en arriver à la commercialisation, si nous ne voulons pas perdre l'avance dont dispose l'avion *Concorde* sur l'appareil américain. Et ce n'est pas parce que l'industrie américaine connaît des difficultés que nous devons ralentir nos efforts.

Par ailleurs, la situation extrêmement difficile dans laquelle se débat notre industrie, non pas seulement en raison de l'affaire de l'avion *Concorde* car la crise existait déjà, se trouverait aggravée si la fabrication en série n'avait pas lieu.

Si nous n'obtenions pas satisfaction sur ces bases logiques et que la cassure ait lieu, nous tenons à rappeler que les accords stipulent qu'au cas de défaillance de l'un des partenaires toutes les études, qu'elles aient été faites en France ou en Grande-Bretagne, reviennent à celui qui entend poursuivre les travaux. Nous vous demandons alors de revenir au premier stade de la négociation du contrat. Vous devez décider de construire la totalité de la cellule et des équipements car nos techniciens sont à la mesure de cette tâche.

Vous devez demander à *Bristol*, moyennant dédommagement dont le montant reste à fixer, de prendre la responsabilité totale des moteurs, depuis les prototypes des bancs d'essai jusqu'aux moteurs qui seront placés sur les avions expérimentaux. Mais, pour permettre aux fabricants de moteurs français de ne pas perdre les enseignements de l'avion *Concorde*, qui feront progresser en France la construction des réacteurs de forte poussée, pour maintenir en fonction des spécialistes qu'il n'est pas possible de réaffecter, vous pourriez sous-traiter à la *British Aircraft* pour plusieurs centaines de millions de francs de travaux des cellules dont vous auriez l'entière disposition et, en échange de cette sous-traitance, *Bristol* donnerait à la S. N. E. C. M. A. la même somme de travaux à réaliser sur les moteurs.

Cette solution, qui reste la plus logique et la plus efficace, a la préférence de nombreux techniciens. Si elle n'était pas retenue, vous vous trouveriez dans l'obligation, cela dans l'immédiat, de rechercher une solution tripartite dont la presse étrangère s'est fait l'écho ou, ce qui serait plus logique, une solution européenne.

Si l'échec était total, il faut que vous sachiez, mes chers collègues, qu'il n'y aurait pas de solution de remplacement efficace. Ce n'est pas le lancement rapide des deux successeurs de la *Caravelle*, le *Mystère 30*, de 50 à 60 places, et le court-courrier *Galion* de 150 places, qui n'est qu'une esquisse et qui ne serait pas construit en série avant 1968, d'une part, et, d'autre part, l'étude des moteurs de moyenne poussée *Mars* et *Tourmalet* qui combleraient le vide catastrophique pour notre aviation civile, si nous renoncions à l'avion *Concorde*.

Un tel abandon nous ferait perdre le bénéfice d'un potentiel technique et scientifique important et qui, à plus ou moins longue échéance, provoquerait notre élimination dans la production de matériels compétitifs.

De graves incertitudes subsistent pour notre industrie aéronautique, l'inquiétude est le lot de dizaines de milliers de travailleurs, nos exportations sont menacées, nous ignorons les dates auxquelles nous disposerons du *Breguet 941*, de l'hélicoptère *S. A. 330*, du *Mystère 30*, du *Galion*. Certaines fabrications, telles que celles du *Magister 170*, ont une avance de

huit mois environ sur le planning prévu ; aucune commande ne se fait jour pour le Potez 840. En dehors de tout cela, quelle orientation donnerez-vous aux études nouvelles ?

En raison des choix militaires du Gouvernement à travers la loi de programme, l'industrie aéronautique va connaître de nouvelles difficultés. Les structures industrielles devront être transformées, la main-d'œuvre sera de plus en plus hautement qualifiée, au détriment des travailleurs non spécialisés. Comment résoudrez-vous ce problème ? Monsieur le secrétaire d'Etat, comment le Gouvernement entend-il combler les années creuses ?

Quel que soit le dynamisme de nos constructeurs, des savants, des techniciens, des cadres, des compagnons, il n'y a pas de miracle en aéronautique. Faute de plans à long terme, nous en sommes à la politique des « projets de projets », qui provoquera dans les années à venir des licenciements massifs. C'est pourquoi il m'apparaît utile de rappeler, en terminant cette intervention, que la France emploie 90.000 techniciens hautement qualifiés et que la raison profonde de la fabrication de l'avion supersonique *Concorde* tend à combler les besoins, non seulement du transport aérien, mais aussi de l'industrie aéronautique qu'il faut faire travailler, tout en la maintenant à la place qui lui revient dans le domaine technique et scientifique. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et au centre gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Mes chers collègues, mon intervention n'a aucune liaison avec celle de M. Méric, encore que, prenant la parole immédiatement après lui, je tiens à me déclarer entièrement solidaire des protestations qu'il a élevées contre l'abandon éventuel de la construction de l'avion *Concorde* qui, pour une part modeste, devrait être fabriqué dans mon département, à Nantes et à Saint-Nazaire.

Mon intervention se place au contraire aux antipodes de celle de M. Méric. Elle a un objet très limité, concret, modeste et immédiat. Tous les éléments s'en trouvent dans le rapport de M. Coudé du Foresto.

A la page 68, il fait allusion au développement d'Air Inter. Le développement de son trafic est un fait incontestable. Il est très rapide et M. Coudé du Foresto a noté que « le nombre d'heures de vol a augmenté de 30 p. 100 dans les sept premiers mois de 1964 par rapport à la période correspondante de 1963, et de 36,5 p. 100 quant au nombre de passagers transportés ». Le rythme de l'augmentation est donc croissant.

A la même page de son rapport, M. Coudé du Foresto relate l'acquisition par Air Inter de trois *Viscount* et de quatre *Nord-262*. Il fait allusion à une convention conclue le 14 août 1964 avec l'Etat, d'après laquelle celui-ci s'est engagé « à verser chaque année à la compagnie, dans la limite du plafond préétabli, une contribution financière dont le taux ne peut excéder pour chaque ligne subventionnée 47,50 p. 100 du déficit d'exploitation, le solde étant supporté à raison de 5 p. 100 par la compagnie et le surplus par les collectivités locales ».

Je parle dans l'intérêt de ces collectivités locales. C'est l'intervention des municipalités, des conseils généraux et dans une certaine mesure des chambres de commerce et la garantie qu'ils donnent qui ont permis ce développement du trafic des liaisons métropolitaines.

Le *Nord-Super-Broussard*, dont quatre appareils ont été achetés par la compagnie Air Inter, est en circulation depuis quelques semaines. Cette mise en circulation et la présentation qui a été faite d'un nouveau contrat entre Air Inter et les collectivités locales ont amené toutes les collectivités intéressées, c'est-à-dire Brest, Lorient, Quimper, Nantes et même Clermont-Ferrand, à se réunir pour voir les conséquences qui découleraient du manque de rentabilité du *Nord-262*.

Pour que l'équilibre financier soit établi, il faudrait un remplissage à 110 p. 100, c'est le chiffre que vous avez relevé, monsieur le rapporteur. Il est évident que ce fait pourrait être de nature à faire rejeter le *Nord-262* malgré les avantages très certains qu'il présente.

D'après mes informations, c'est l'Etat qui a insisté auprès d'Air Inter pour que cette compagnie fasse l'acquisition de ces quatre *Nord-262*, ce qui aurait pour conséquence heureuse de faciliter les ventes à l'étranger.

M. Coudé du Foresto a indiqué dans son rapport que huit *Nord-262* avaient été vendus à la Lake Central Air Line, aux Etats-Unis. C'est exact. Il fallait démontrer tous les avantages du fonctionnement des *Nord-262*. Ils sont excellents, je dois le dire à titre d'usager, mais les conséquences financières sont redoutables. Je crois qu'elle ne le sont pas autant aux Etats-Unis. Les quelques compagnies qui se partagent les huit *Nord-262* — qui font un parcours analogue aux nôtres, en moyenne 340 kilomètres, c'est-à-dire la distance entre Paris et Nantes ou

Paris et Clermont-Ferrand — arrivent, semble-t-il, à un équilibre financier les conditions fiscales internes étant tout à fait différentes des nôtres. Mais je ne connais pas ces conditions d'une façon assez précise pour vous rapporter autre chose que cette affirmation, dont je ne peux apporter la preuve. Il est certain, par contre, que si Air Inter, pour l'exploitation de ses avions, bénéficiait des mêmes conditions fiscales que les autres compagnies françaises opérant à l'exportation à plus de 80 p. 100, notamment Air France, l'équilibre existerait.

Air France bénéficie en effet d'exonérations importantes, notamment en ce qui concerne la T. V. A., les investissements et le fonctionnement. Dans des conditions semblables, pour le *Nord-262*, l'équilibre financier serait assuré avec un remplissage à 90 p. 100 et non à 110 p. 100. Cette différence explique que la situation inadmissible dans laquelle nous sommes et dans laquelle nous ne pouvons nous maintenir.

Telles sont les observations que je voulais très modestement présenter en soulignant l'intérêt que présente pour l'Ouest de la France le développement des liaisons aériennes.

Il y a quelques jours, à Rome, aux Etats généraux des communes d'Europe, j'ai entendu le ministre de l'économie nationale de la République fédérale allemande indiquer que l'axe de l'économie européenne passait par le Rhin et le Rhône et que toutes les régions éloignées de cet axe se trouvaient handicapées. J'ai recueilli cette affirmation tout à fait désintéressée de ce ministre et je vous la livre pour vous montrer combien nous, pauvres gens de l'Ouest, nous avons besoin que le Gouvernement français fasse quelque chose pour nous et ne nous surcharge pas de taxes fiscales qui ne nous permettent pas de vivre et de continuer à nous servir de l'avion. (*Applaudissements.*)

M. Lucien Grand. Comme je vous approuve !

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais présenter de très brèves observations sur le budget de l'aviation civile.

Dans les départements d'outre-mer, plus particulièrement aux Antilles et à la Guyane, la situation est tout à fait irritante et elle maintient dans le corps du personnel de la navigation aérienne un malaise persistant. Au moment de passer du régime colonial au régime métropolitain, on a commis une véritable bétise administrative, à moins qu'il ne se soit agi d'une éviction gratuite.

Au lieu d'intégrer le personnel en service dans les cadres métropolitains, comme le prescrivaient les textes en vigueur, on l'a intégré dans un cadre des contractuels d'Etat de statut local. Ainsi, aux Antilles et à la Guyane, il existe à la direction de l'aviation civile, dans le personnel de la navigation aérienne, un cadre de fonctionnaires d'Etat à statut local et un cadre de fonctionnaires contractuels d'Etat de statut métropolitain.

Cette discrimination statutaire dans un même service de l'Etat relève de l'aberration pure et simple et on se demande quel cerveau a pu enfanter une monstruosité juridique pareille, si radicalement contraire aux principes de la départementalisation. Comment, dans un département français, peut-il y avoir des fonctionnaires d'Etat de statut local et des fonctionnaires d'Etat de statut national ? Une telle dualité de statut constitue ni plus ni moins une authentique absurdité. Car ces agents, qu'ils soient contractuels de statut local ou contractuels de statut national, effectuent côte à côte les mêmes services et assument les mêmes responsabilités.

Voici que ce budget de l'aviation civile comporte un appréciable volume de crédits pour l'achat des matériels modernes de la plus haute technicité, destinés aux aérodromes dans les départements d'outre-mer. Eh bien ! messieurs, l'utilisation de ces matériels délicats sera confiée au personnel de la navigation aérienne dans ces départements, qu'il soit contractuel d'Etat à titre local, ou contractuel d'Etat à titre national, parce que les uns comme les autres font preuve de la même compétence technique et de la même conscience professionnelle.

Je pense donc, monsieur le ministre, qu'il aura suffi que j'évoque cette affaire pour que toutes instructions soient données afin qu'il soit mis fin sans plus tarder à cette situation exaspérante et que nous n'ayons pas à y revenir.

Par ailleurs, en ce qui concerne le matériel volant, je voudrais rappeler que la liaison intérieure Guadeloupe—Martinique—Guyane est actuellement assurée par des appareils DC 4 à bout de souffle et qui tombent à tout moment en panne. J'en ai fait moi-même la pénible expérience. La Guadeloupe est dotée d'un aérodrome de classe internationale. La piste de la Martinique sera bientôt portée de 1.700 à 2.300 mètres et je pense que le ministre des travaux publics et des transports et le secré-

taire général à l'aviation civile nous feront le grand honneur de venir procéder à l'inauguration. De toute évidence, la piste de Guyane devra être allongée pour répondre à l'accroissement du trafic qui résultera de l'installation dans ce département d'un champ de tir pour l'expérimentation spatiale. Nous demandons que corrélativement à l'allongement de la piste et à la modernisation des structures soit envisagée la modernisation des appareils qui assurent cette liaison interdépartementale dans la Caraïbe. Je ne suis pas un technicien et je ne suis pas en mesure de dire quel type d'appareil il faudrait pouvoir adopter pour la desserte de cette ligne aérienne. Mais ce que je peux assurer, c'est que les DC 4 actuellement utilisés peuvent entraîner, aux moments les plus inattendus, les plus graves mécomptes et ce malgré toute la conscience dont fait preuve le personnel d'Air France au dévouement duquel il m'est agréable de rendre ici le plus parfait hommage. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après les interventions très fournies et généralement très compétentes que vous venez d'entendre, plus particulièrement après le rapport excellent, comme toujours, présenté par M. Coudé du Foresto et le rapport très complet de M. Pams, ma tâche sera facilitée. Au surplus, je laisserai de côté, si vous le voulez bien, les sujets que nous serons amenés à discuter dans quelques instants à l'occasion de tel ou tel amendement.

Je me contenterai de jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'aéronautique civile française et de dire que si la récente initiative du gouvernement britannique au sujet du *Concorde* ne grevait pas l'avenir de notre construction aéronautique, c'est avec le sentiment d'un bilan très positif que le Gouvernement se présenterait aujourd'hui devant le Sénat.

En effet, comme M. Coudé du Foresto a bien voulu le souligné lui-même, les objectifs du IV^e plan ont été atteints. Sans revenir sur les chiffres qu'il a énoncés, je rappelle simplement qu'en matière de construction aéronautique, le plan a été réalisé financièrement à 108 p. 100, comme d'ailleurs pour l'aéroport de Paris. Pour les investissements d'infrastructure en métropole, c'est à 114 p. 100 que les objectifs financiers du plan ont été atteints.

Je tiens immédiatement à préciser que, bien sûr, ces chiffres ne signifient pas que tous les besoins physiques exprimés dans le plan en matière d'infrastructure ont été satisfaits. En effet, sont incluses dans ces résultats certaines dépenses de sécurité non prévues au plan, qui ont été jugées indispensables et dont la réalisation a été substituée à d'autres opérations pour adapter les objectifs du plan à l'évolution de la technique, évolution nécessaire dont plusieurs orateurs ont souligné à juste titre qu'elle était particulièrement rapide dans ce domaine.

Ces résultats favorables sont naturellement le fruit des crédits budgétaires particulièrement importants qui ont été votés au cours des dernières années et dont l'augmentation, sensible au cours des exercices précédents, se poursuivra si vous voulez bien voter le budget qui vous est présenté pour 1965.

Je parle des crédits d'infrastructure et en me plaçant sous le signe de la sécurité. En effet les crédits consacrés aux bases aériennes sont, par rapport à l'an dernier, en augmentation de 11,2 p. 100 ; ceux de la météorologie de 15 p. 100 ; ceux de la navigation aérienne de 28,4 p. 100 et il ne faut pas oublier que cet effort s'ajoute à celui qui avait été déjà consenti pour le budget de 1964 et que cette augmentation des disponibilités se superpose à celle obtenue l'an dernier. En deux ans, l'augmentation des crédits sur ces postes atteint 26 p. 100 pour la météorologie, 40 p. 100 pour les bases aériennes et 73 p. 100 pour la navigation aérienne. En cinq ans les crédits de la navigation aérienne, pièce essentielle de la sécurité, ont été triplés et je ne doute pas que vous soyez sensibles à un effort aussi important dans ce domaine où à maintes reprises, lors d'un précédent débat, les orateurs du Sénat avaient invité le Gouvernement à se montrer particulièrement vigilant et attentif.

Considérons maintenant la façon dont cet effort budgétaire va se manifester dans les divers secteurs. Je commencerai par les moyens des services. De 1964 à 1965, ils seront augmentés de 11 p. 100 dont 6,5 p. 100 en mesures nouvelles. Parmi ces mesures nouvelles, figure la création d'emplois pour la sécurité-incendie sur les aérodromes, celle de 158 postes dans le corps de la navigation aérienne et l'augmentation des crédits de fonctionnement des installations techniques de sécurité, qui permettra la mise en service de moyens nouveaux.

Cet effort sur le plan des dépenses de fonctionnement est la suite logique de celui qui avait été consenti au cours des années précédentes au niveau des investissements, en vue de doter le territoire national d'une meilleure couverture radar et d'un réseau plus complet d'aides à la navigation aérienne.

Dans le domaine des investissements, la direction des bases aériennes consacrera en priorité ses crédits aux travaux de génie civil nécessaires à l'installation des appareils de radio-navigation, eux-mêmes indispensables à la sécurité. Les travaux d'allongement et de renforcement des pistes seront peu nombreux, la seule opération importante à ce titre devant concerner la piste de l'aérodrome de Saint-Denis-Gillot à la Réunion, pour permettre son utilisation par les avions quadrimoteurs.

Dans la région parisienne, l'aéroport de Paris terminera l'allongement de la piste IV à Orly et pour l'aéroport de Paris-Nord, dont M. Coudé du Foresto a parlé, il passera de la phase des études à celle des premières acquisitions de terrains. Je tiens à préciser à cette occasion que la création de l'aéroport de Paris-Nord n'est pas liée à l'opération *Concorde*, mais qu'elle est de toute façon rendue nécessaire par le développement normal du trafic.

Et puisque je viens de faire allusion à des préoccupations exposées par M. Coudé du Foresto, qu'il me soit permis de lui signaler qu'en ce qui concerne l'aérodrome de Nouméa, sur lequel il a bien voulu attirer mon attention, l'installation d'un I. L. S. complet est indispensable est qu'elle est prévue. Le premier élément, le *localizer*, est déjà installé ; il est actuellement aux essais. Le second élément, le *glide*, auquel a fait allusion M. Coudé du Foresto, figure au premier plan des marchés prioritaires en cours d'exécution et par conséquent sera mis en place dans des délais raisonnables.

En ce qui concerne enfin les aides à la navigation aérienne et la météorologie nationale, nous poursuivons l'effort de modernisation entrepris.

Le même effort sera fait naturellement aussi dans le domaine de la formation aéronautique. Je voudrais dire à ce sujet à M. Marrane, qui a eu raison d'attirer l'attention sur ce secteur très important, que les crédits pour l'aide à l'aviation légère ont été maintenus et doivent permettre de sauvegarder le niveau de l'activité actuelle. En effet, loin de constater une régression, on peut au contraire se réjouir d'une augmentation de l'ordre de 20 p. 100 du nombre des brevets obtenus par les jeunes gens de moins de vingt et un ans, aussi bien pour le vol à voile que pour le parachutisme sportif et le vol à moteur.

En ce qui concerne le vol à voile, l'équipement du budget de 1965 doit permettre de réaliser la transformation et la modernisation d'une nouvelle tranche d'avions remorqueurs, opération qui a été amorcée en 1963 et pour laquelle un marché est en cours d'exécution.

Enfin les crédits destinés aux primes d'achat, qui sont versées aux aéro-clubs lorsqu'ils acquièrent des avions légers, sont suffisants. On pourrait s'inquiéter de leur stabilité dans les budgets des trois dernières années ; la vérité est qu'au cours de ces trois années ils ont été suffisants pour satisfaire convenablement les demandes présentées par les aéro-clubs, sans retard appréciable. Dans ce domaine, il faut s'adapter aux besoins et je crois que c'est chose faite.

Je voudrais enfin, après l'excellente analyse présentée par M. Coudé du Foresto, jeter un coup d'œil sur la situation du transport aérien et plus particulièrement des deux compagnies Air France et Air Inter. Le nombre de passagers transportés par Air Inter pendant le premier semestre de 1964 est en augmentation de 40 p. 100 par rapport au premier semestre de l'année précédente. L'équipement de la compagnie s'est poursuivi par l'achat de trois *Viscount* et de quatre *Nord 262* auxquels M. Abel-Durand faisait tout à l'heure allusion.

Je veux signaler que les *Nord 622* ont une capacité particulièrement adaptée à des lignes qui en sont à la période de démarrage. C'est ce qui les a fait choisir, non pas définitivement mais dans le cadre que je viens d'envisager.

J'ajoute que la mise en ligne de ces appareils a permis d'ouvrir ou de renforcer les lignes suivantes : Paris—Nantes, Nantes—Brest, Nantes—Quimper, Nantes—Lyon — vous voyez, monsieur Abel-Durand, que l'Ouest n'a pas été oublié — Lyon—Perpignan et Lyon—Nîmes. Des études sont entreprises pour l'an prochain en vue des relations : Lille—Paris, Lyon—Toulouse, Lyon—Bordeaux, Lyon—Clermont-Ferrand, Lyon—Montpellier, Nantes—Bordeaux et Bordeaux—Toulouse—Marseille—Nice.

Enfin la compagnie Air Inter tend à utiliser des *Caravelle* pour remplacer les *Viscount* sur les axes les plus chargés. A ce sujet, M. Coudé du Foresto m'a posé une question qui ressemble fort à une colle. Comment comptez-vous assurer la prise en charge par Air Inter, au-delà de 1966, de ces *Caravelle* ? Je dois lui répondre qu'effectivement il y a là un problème qui n'est pas encore résolu, mais ce dont je puis lui donner l'assurance, c'est que la question sera tranchée au moins dans le principe avant l'été prochain.

La situation de la compagnie Air France s'est également très améliorée cette année. Le transport aérien mondial connaît

de nouveau une évolution favorable. Les réductions tarifaires appliquées à compter du mois d'avril 1964 sur les lignes de l'Atlantique Nord ont joué à cet égard un rôle essentiel. En effet, alors que le Premier trimestre n'avait apporté dans cette zone pour les compagnies membres de l'association internationale de transports aériens — I. A. T. A. — qu'un gain inférieur à 2 p. 100. On a enregistré un essor remarquable du trafic à partir du mois d'avril. Toutefois, ce développement continue à se situer dans un contexte de concurrence très sévère qui incite les compagnies à ne pas développer leur capacité de transport de manière exagérée. C'est dans cet esprit que nous avons limité en 1964, comme nous l'avons fait en 1963, les achats d'appareils de notre compagnie nationale.

Pour ce qui est des résultats de la compagnie, ainsi que M. Pams l'a souligné tout à l'heure, il est d'ores et déjà certain que le déficit réel sera sensiblement inférieur à celui de l'année dernière. Cette vitalité me fait bien augurer de l'avenir, et notamment quel que soit le résultat des difficiles négociations actuellement menées sur le projet d'Air Union, je ne doute pas du bel avenir des transporteurs français sur les lignes internationales.

J'en viens ainsi au dernier problème, celui qui, étant d'actualité, a retenu le plus votre attention, je veux dire le projet *Concorde*, dans le cadre de nos problèmes de construction aéronautique, M. Méric a certainement, du côté de Londres, des sources d'information dont le Gouvernement français ne dispose pas. Il n'a pas été surpris par la prise de position du nouveau gouvernement britannique alors que j'ai été surpris, moi, par la position qu'il a prise à la tribune.

En effet, sur ce sujet, la France s'en tient à ce qui était convenu et elle est prête à honorer ses engagements. Dès lors, je ne parviens pas à comprendre à quoi M. Méric fait allusion lorsqu'il parle de discussions et lorsqu'il demande des éclaircissements sur l'attitude du Gouvernement français qui est nette, claire et qui n'a pas changé.

En effet, le seul fait nouveau en la matière, chacun le sait, c'est que le Gouvernement français a été saisi le 26 octobre dernier d'une démarche du nouveau gouvernement britannique qui entendait réexaminer l'ensemble du programme de l'avion supersonique *Concorde*. La proposition du gouvernement britannique nous a semblé conduire pratiquement à reporter la mise au point et la construction de cet avion. En fait, elle nous paraît remettre en cause le principe même de l'opération. Il ne fait aucun doute, en effet, comme plusieurs orateurs l'ont fait remarquer, que la grande chance de succès de cet appareil était l'avance que nous avions prise dans sa réalisation par rapport à d'autres projets d'avions de transport supersoniques dont les caractéristiques de capacité, de vitesse ou de rayon d'action maximum devaient être de toute façon sensiblement différentes de celles du *Concorde*. Une réduction de notre avance diminuerait donc l'intérêt de notre programme en limitant le nombre des appareils qui pourraient être vendus aux compagnies exploitantes et, bien vite, on atteindrait une limite au-delà de laquelle l'opération n'aurait plus sa justification.

Dans quelle mesure les remarques que nous avons adressées à ce sujet au gouvernement britannique l'amèneront-elles à revenir au programme d'exécution fixé d'un commun accord, voici maintenant deux ans ? Il est encore trop tôt pour que nous le sachions. Je ne peux à cet égard que me réjouir de voir l'unanimité exprimée en ce sens par les porte-parole de tous les groupes du Sénat. Votre désir est partagé, bien entendu, par le Gouvernement français qui doit maintenant attendre que lui soit communiquée la décision finale de son partenaire britannique pour prendre lui-même, le cas échéant, les mesures qui s'imposeraient. Il ne saurait être question, puisque, encore une fois, il est difficile d'imaginer autre chose que ce qui a été convenu, de considérer dès maintenant ce que devrait être notre attitude, dans la pire des hypothèses. Tout ce que je puis dire, c'est que, dans cette hypothèse-là, le Gouvernement mettrait en œuvre tout ce qui est en son pouvoir pour maintenir l'industrie aéronautique française et sauvegarder notamment tout ce qui concerne la recherche, afin de conserver toutes nos chances pour l'avenir, comme MM. Coudé du Foresto, Duclos et Méric l'ont très justement souhaité.

D'autres opérations sont poursuivies, qui présentent un intérêt majeur pour le développement immédiat du transport aérien. Je mentionnerai à ce titre la *Super-Caravelle*, le Nord 262, le *Mystère 20* qui autorisent les plus grands espoirs sur le marché international, ainsi que l'étude concernant les instruments de bord et l'atterrissage automatique.

Quant au projet d'avion de transport bi-réacteurs de moyenne capacité — 40 ou 50 passagers — le Gouvernement, après avoir été sollicité de participer à un projet d'origine néerlandaise,

s'oriente de plus en plus vers une réalisation à direction française, plus intéressante pour la construction aéronautique nationale. Ce projet permettrait la vente d'un appareil dont un constructeur français serait le maître d'œuvre. Le succès de cette opération dépend en grande partie de sa rapidité et la somme de 5 millions de francs qui figure au budget de 1965 permettra le démarrage des études d'avant-projet. A cet égard, je précise que le ministre des travaux publics souhaite n'attribuer l'aide de l'Etat qu'à des opérations déjà parvenues au stade du prototype et des premières commandes. Pour l'instant, le crédit de 5 millions n'a donc qu'un caractère prévisionnel.

Bien entendu, l'ensemble de ces programmes pourrait être revu en fonction du développement de l'affaire du *Concorde* et certainement le Gouvernement ne manquerait pas alors de s'expliquer devant le Parlement, ce qu'à Dieu ne plaise, puisque nous sommes unanimes à souhaiter qu'il ne doive jamais en être ainsi.

Voilà, après tant de propos pertinents prononcés sur ce budget, ce que je pouvais ajouter moi-même pour compléter votre information, avant de vous demander de bien vouloir voter les crédits que j'ai eu l'honneur de présenter et de défendre devant vous au nom du Gouvernement. (*Applaudissements au centre droit et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits des états B et C concernant le ministère des travaux publics et des transports, section II : aviation civile.

ETAT B

« Titre III, plus 16.927.000 francs ».

M. Jean Bertaud. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud. Je ne vais certainement pas passionner le débat, mais il est, monsieur le secrétaire d'Etat, une question qui présente un intérêt particulier et qui touche à la situation des agents sur contrat relevant dans le département des travaux publics et des transports du secrétariat général à l'aviation civile. Ces agents-là ne bénéficient pas de l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires allouée à certains personnels civils.

J'ai déjà eu l'occasion d'aborder cette question lors de la préparation du budget de 1964. M. le ministre des travaux publics avait demandé l'inscription des crédits nécessaires au paiement des indemnités forfaitaires allouées aux employés des bases aériennes. Bien que la valeur de ses arguments n'ait pas été discutée, aucune réponse ne lui a été faite et il a repris la question en février 1964 en alertant à nouveau son collègue, le ministre des finances.

Au cours des conversations qui ont suivi cet échange de correspondance, des questions ont été posées concernant le nombre des agents en cause, la certitude que vraiment ils toucheraient une indemnité supplémentaire. Les réponses ont été adressées au ministère des finances. La direction du budget n'en a tenu aucun compte.

C'est ainsi qu'en octobre 1964, M. le ministre des travaux publics, s'étonnant que la proposition qu'il avait pu faire en faveur de certains agents n'ait reçu aucune suite, s'est permis d'envoyer une lettre de rappel. Comme celle-ci n'a pas eu non plus de réponse, je me permets de demander au représentant du Gouvernement s'il peut fournir au ministre par notre intermédiaire la réponse que celui-ci avait essayé de provoquer en février 1964 et qu'il a cru devoir rappeler ces jours derniers.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. D'un mot, je voudrais dire à M. le président Bertaud que je me ferai son interprète auprès de mon collègue pour qu'il obtienne la réponse qu'il attend. Je crains que cette réponse ne soit négative, mais en tout cas je m'assurerai que cette réponse lui sera donnée.

Et, puisque toute question mérite réponse, je dois prier M. le sénateur Marie-Anne de m'excuser de ne pas lui avoir répondu tout à l'heure. Je vais le faire immédiatement.

A la vérité, même si elles lui paraissent mal adaptées, les mesures qu'il a critiquées étaient inspirées par une excellente intention, celle de favoriser le recrutement local du personnel de l'aviation civile. L'existence de personnel contractuel sous statut local dans les départements d'outre-mer était en effet destinée à favoriser la promotion des travailleurs locaux susceptibles d'occuper des emplois des catégories C ou D de la

fonction publique, en soustrayant ces emplois à la concurrence du personnel relevant du régime général, c'est-à-dire éventuellement à la concurrence de personnels venant d'ailleurs. Voilà quelle était l'intention. Cela dit, je retiens les observations de M. le sénateur Marie-Anne et je ne manquerai pas de les soumettre à la réflexion et à l'appréciation de mes collègues compétents.

M. Georges Marie-Anne. Je vous remercie.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix le titre III.
(Le titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV, moins 4.466.000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

« Titre V :

« Autorisations de programme : 532.470.000 francs.

« Crédits de paiement : 211.185.000 francs ».

Par amendement n° 32, M. Pams, au nom de la commission des affaires économiques, propose de réduire de 351.000.000 de francs les autorisations de programme et de 170.400.000 francs les crédits de paiement.

La parole est à M. Pams.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du plan a déposé cet amendement tendant à des réductions de crédits pour attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur deux faits :

Il est regrettable de faire supporter par le seul budget de l'aviation civile le poids d'une opération qui se situe par son importance et ses incidences à l'échelle nationale.

Il n'est ni raisonnable ni prudent de ne rien prévoir dès maintenant pour des solutions de remplacement du *Concorde* et ainsi de s'exposer à une grave crise de notre industrie aéronautique.

Cependant, pour que son attitude ne soit pas mal interprétée, alors que sa volonté est précisément d'éviter toute crise dans l'industrie aéronautique française, la commission retire son amendement. (Très bien ! à gauche et à l'extrême gauche.)

M. le président. L'amendement est donc retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre V.

(Le titre V est adopté.)

M. le président. « Titre VI. — Autorisations de programme, 27.880.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 15.080.000 francs. » — (Adopté.)

Par amendement n° 54, M. Gros, au nom de la commission des affaires culturelles, propose, après l'article 52, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Sur le crédit de 70 millions de francs inscrit au chapitre 45-81, article 1^{er}, du ministère des travaux publics, aviation civile, une somme de dix millions est bloquée jusqu'à la décision prise par le Gouvernement en vertu des dispositions de l'alinéa suivant.

« Le Gouvernement est autorisé à transférer du budget du ministère des travaux publics et des transports, aviation civile, chapitre 45-81, article 1^{er}, une somme de dix millions de francs au budget du ministère des affaires étrangères, chapitre 42-25. »

La parole est à M. Delpuech, pour défendre l'amendement de M. Gros.

M. Vincent Delpuech. Au nom de la commission des affaires culturelles, je dois déclarer que cet amendement est la suite logique des efforts qu'elle fait depuis des années pour obtenir une liaison rapide par avion entre la métropole et les pays de langue française. Nous avons obtenu la semaine dernière un gros avantage pour les relations entre le Canada et la France. Nous aurions désiré que dans ce budget on fit un prélèvement qui aurait permis aux affaires étrangères de combler les vides laissés dans les transports d'Air France par des transports de livres et de journaux.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je connais bien, en effet, les intentions de votre commission pour avoir entendu le président Gros les exposer lui-même en de précédentes discussions budgétaires et il va de soi que le Gouvernement, comme cha-

cun d'entre vous, les trouve fort sympathiques et opportunes ; mais, hélas ! il ne voit pas la possibilité de donner satisfaction à M. Gros sous la forme imaginée par lui-même et exposée par l'amendement n° 54 maintenant en discussion. Il faut que je vous dise pourquoi.

Si nous imaginons un virement de 10 millions de francs au budget du ministère des affaires étrangères en vue de l'acquisition de billets de passage sur la compagnie Air France, nous ne donnons pas de cette façon à Air France l'équivalent de ce que serait pour elle l'octroi d'une subvention de même valeur. En effet, 20 p. 100 environ du montant de chaque billet servent à couvrir des frais fixes, assurance, commissariat, impôts. En d'autres termes, du fait même qu'il y aurait délivrance du billet, Air France se trouverait avoir dépensé 20 p. 100 de ce qu'on lui aurait remis en contrepartie de ce billet. Donc, à une subvention libre de 10 millions doit correspondre, non seulement une subvention affectée de 10 millions, mais, en fait, une subvention complémentaire de 20 p. 100 de cette somme, soit 2 millions. Sinon, vous priveriez Air France de 2 millions.

Sans doute peut-on imaginer une variante qui consisterait à n'offrir, au lieu de billets gratuits, que des billets avec réduction de 80 p. 100. Dans le cas où le transport des bénéficiaires aurait lieu sur des lignes exploitées par Air France, en pool avec des concurrents étrangers, ce qui est extrêmement fréquent sur l'Europe et l'Extrême-Orient en particulier, la compagnie nationale se verrait contrainte de partager avec ses concurrents la recette qu'elle aurait encaissée, ce qui ferait finalement diminuer d'autant ses recettes globales. En bref, quelque solution que nous adoptions, de toute façon Air France ne retrouverait pas sous cette forme l'équivalent de la subvention directe.

C'est pourquoi le Gouvernement, traduisant d'ailleurs vos intentions qui ne sont pas de priver Air France du moyen d'équilibrer son budget, est obligé de demander à la commission si elle ne pourrait envisager, après ces explications, de retirer son amendement, étant entendu que, de toute façon, il serait obligé de faire observer que ces transferts de crédits semblent tomber à coup sûr sous le coup de l'article 42 de l'ordonnance du 2 janvier 1959, qui stipule qu'« aucun article additionnel, aucun amendement à un projet de loi de finances ne peut être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire effectivement une dépense, à créer ou à accroître une recette, ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ».

M. Vincent Delpuech. Je retire l'amendement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous remercie.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Je voudrais vous répondre, monsieur le secrétaire d'Etat, que, l'année dernière, lors de la séance du Sénat du 6 décembre 1963 — ce n'était pas vous qui étiez au banc du Gouvernement mais M. Boulin — la question s'était présentée à peu près de la même manière.

Je vais vous lire ce qu'avait répondu M. Boulin à M. Pellenc :

« J'ai bien compris vos observations. Je vous indique que, sur ce point — c'est la première fois que je le dis devant votre Assemblée — le Gouvernement s'est rangé finalement à l'avis de principe que vous avez formulé. Nous verrons par la suite comment on pourra l'appliquer ».

Le secrétaire d'Etat au budget ajoutait, sur une interruption de M. Portmann :

« Nous sommes liés, ou, plus exactement, la compagnie Air France est liée par un certain nombre de conventions internationales.

« Nous allons cependant examiner l'affaire. Le Gouvernement recherchera sur le plan technique comment il pourra faire aboutir cette idée ».

Je pose à nouveau la question, monsieur le secrétaire d'Etat, et je vous demande que, l'année prochaine, vous nous apportiez une solution. En effet, il semble anormal de laisser des places vides dans des avions alors que l'on pourrait sans doute trouver un système, car je ne crois pas qu'il y ait rien d'absolu dans nos accords à cet égard, pour permettre à Air France de véhiculer la pensée française vers les pays qui en ont besoin.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je me fais un devoir de préciser à M. Coudé du Foresto que mon collègue, M. le secrétaire d'Etat au budget, n'avait pas laissé sans suite les

propos qu'il avait tenus ici. Il avait provoqué la réunion d'une commission mixte groupant des représentants des ministères des finances et des travaux publics. Cette commission d'étude à effectif restreint s'est réunie à plusieurs reprises pendant deux mois et, au terme de ses réunions, elle a conclu négativement, c'est-à-dire qu'elle n'a pas réussi à trouver le moyen de sortir de l'impasse dans laquelle on se trouve enfermé lorsqu'on cherche à donner satisfaction à la demande de votre commission.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Nous cherchons ensemble ! (Sourires.)

M. le président. L'amendement de M. Gros a été retiré.

Par amendement n° 5, M. Jean Bertaud, propose, après l'article 69, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Les agents des bases aériennes reconnus « empêchés » au titre de l'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945 devront être intégrés dans le délai de trois mois, à compter de la promulgation de la présente loi, dans les corps du ministère des travaux publics, auxquels ils auront vocation en raison de leurs diplômes et des fonctions qu'ils exercent. Leur carrière sera reconstituée à la date du début de leur empêchement et leur reclassement assuré en fonction de leur ancienneté de service à la durée moyenne du temps passé dans chaque grade ».

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement, n° 57, présenté par MM. Duclos, Marrane et Barol, au nom du groupe communiste et apparenté, qui tend à rédiger comme suit le début de l'article additionnel proposé par l'amendement n° 5 :

« Les agents du service général de l'aviation civile « empêchés » au titre... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. Bertaud pour défendre son amendement.

M. Jean Bertaud. Mes chers collègues, cet amendement a pour objet d'obtenir l'intégration d'un certain nombre d'agents des bases aériennes qui, par suite de faits de guerre, n'ont pu profiter de certains avantages réservés à ceux qui avaient cependant suivi la même carrière dans laquelle ils se sont dirigés avec un certain retard.

L'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945 avait prévu des dispositions destinées à permettre l'intégration et le reclassement, dans l'administration, de candidats à la fonction publique qui n'avaient pu être recrutés à cause de la guerre et de ses conséquences. Cette ordonnance a obtenu dans toute l'administration française et depuis de nombreuses années, sa pleine application ; toutefois, les agents contractuels des bases aériennes restent les seuls à ne pas avoir pu en bénéficier.

Le but de notre amendement tend à réparer cette lacune ; son adoption n'entraînera aucune dépense nouvelle pour l'Etat car les intéressés sont déjà tous rémunérés par lui et, de plus, leur intégration les obligera à verser à l'Etat des sommes très importantes pour le rachat de leur retraite.

M. le président. La parole est à M. Jacques Duclos pour défendre son sous-amendement.

M. Jacques Duclos. Mon sous-amendement a simplement pour objet de modifier une partie de la première phrase du texte proposé par M. Bertaud.

M. le président vous en a donné lecture et M. Bertaud était d'accord, je crois, pour admettre le texte de ce sous-amendement que j'ai l'honneur de présenter.

M. Jean Bertaud. L'amendement de M. Duclos étend les dispositions que j'ai proposées à un certain nombre d'agents supplémentaires. Je n'y suis donc pas opposé.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. La question soulevée est connue du Gouvernement et mérite intérêt.

L'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945 relative aux candidats à la fonction publique qui n'avaient pu être recrutés à cause de la guerre, avait, je le rappelle, pour seul objectif « de faire en sorte que les absents ne subissent dans leur carrière, aucun préjudice par rapport à ceux dont la situation administrative était demeurée à l'abri des conséquences de l'état de guerre ».

En application de ce texte, tous les agents des bases aériennes reconnus avoir été placés pendant une certaine période dans une des situations prévues à l'article 2 de l'ordonnance ont fait l'objet d'un reclassement ou d'une intégration chaque fois que l'empêchement subi avait eu pour conséquence directe de les placer dans une situation défavorable par rapport à celle des autres personnels. En ce qui concerne les autres fonctionnaires de l'aviation civile, le dossier est clos et tous les cas qui pouvaient relever de la réglementation ont été favorablement réglés.

En tout cas, pour répondre sur le fond à M. Bertaud et compte tenu de ce que de toute manière sa nouvelle intervention ne manquera pas d'être transmise aux ministres intéressés, je dois appeler l'attention du Sénat sur le fait que toute mesure dérogatoire à la stricte application des dispositions de cette ordonnance ne manquera pas d'avoir des répercussions sur les critères de reclassement retenus pour l'ensemble des fonctionnaires et agents de l'Etat. Elle impliquerait par conséquent l'intervention du ministre des anciens combattants, ce qui explique déjà ce que je disais à M. Bertaud, à savoir la nécessité de répercuter cette affaire sur les ministres compétents.

Cela explique aussi, j'en suis désolé — mais il comprendra que je ne puis faire autrement — que s'il n'était pas satisfait de mes explications et ne retirait pas son amendement, je serais dans l'obligation de lui opposer l'article 40 de la Constitution, puisque les dispositions qu'il propose entraînent manifestement des dépenses supplémentaires.

M. Jean Bertaud. Appliquez-le moi tout de suite !

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 40 de la Constitution ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. La commission des finances avait examiné avec sympathie l'amendement de M. Bertaud et le sous-amendement de M. Duclos qui nous paraissent tout de même répondre à un sentiment d'équité.

Je dois cependant convenir que l'article 40 leur est applicable.

M. le président. L'article 40 étant reconnu applicable, l'amendement n° 5 de M. Bertaud et le sous-amendement n° 57 de M. Duclos ne sont pas recevables.

Par amendement n° 40 M. Jean Bertaud propose, après l'article 69 d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Les agents sur contrat de l'aviation civile et des bases aériennes soumis au décret n° 48-1018 du 16 juin 1948 en fonctions dans les services relevant du ministère des travaux publics et des transports à la date de la promulgation de la présente loi de finances seront soumis à l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires lorsqu'ils justifieront de dix années au service de l'Etat. Ils conserveront leur statut particulier en tant que celui-ci sera conforme au statut général des fonctionnaires. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Cet amendement a pour base également un désir d'équité et de justice. Il est surtout proposé pour tenir compte des services rendus par des contractuels, spécialistes ayant été recrutés en raison de l'insuffisance de l'effectif des fonctionnaires et dont l'administration a un besoin à peu près constant.

Leur situation est un peu spéciale parce qu'ils n'ont pas le bénéfice du régime de retraite des fonctionnaires. Ils n'ont pas droit aux suppléments de traitement, non plus qu'à l'indemnité forfaitaire que perçoivent leurs collègues fonctionnaires titulaires. Seuls les agents des échelons supérieurs reçoivent une allocation pour heures supplémentaires.

On peut certes objecter qu'ils n'ont pas passé d'examen, qu'ils n'ont peut-être pas de grades universitaires remarquables. Mais il n'existe pas toujours de concours correspondant à leurs emplois. Ils ont été recrutés sur titres et classés d'après les diplômes qu'ils ont présentés. Ils ont été pris à l'essai et l'essai ayant été concluant ils ont fait leurs preuves dans l'exercice de leur fonction, sinon l'administration les aurait licenciés.

Il serait donc équitable que soient titularisés dans leur emploi des personnels qui ont fait leurs preuves et qui peuvent rendre de grands services à l'administration.

Si l'on ne peut les titulariser en bloc, peut-être pourrait-on examiner le cas de chacun d'entre eux et prononcer des titularisations à titre individuel en tenant compte de la valeur des services rendus, des diplômes présentés et de la durée et des conditions du travail qu'ils ont fourni.

C'est la raison pour laquelle notre amendement propose que les agents qui répondent aux conditions que je me suis permis de développer succinctement et qui justifieront de dix années de présence dans l'administration bénéficient d'une titularisation, comme cela s'est fait dans de nombreux autres départements ministériels.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, compte tenu de l'analogie frappante entre les conséquences de

l'amendement n° 5 et celles qu'entraînerait l'amendement n° 40 qui aurait nécessairement des répercussions financières sur l'ensemble des budgets de plusieurs départements ministériels, je serais très injuste si, ayant opposé l'article 40 au précédent amendement, je n'en faisais pas autant à l'égard de celui-ci, tout en disant à M. Bertaud que, bien entendu, son intervention sera examinée avec beaucoup d'attention par le ministre des travaux publics.

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

M. Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, je dois dire qu'au cours de la discussion générale du budget j'ai précisé qu'il était arrivé au Gouvernement de tenir compte des suggestions que le Sénat avait présentées l'année précédente. Pouvons-nous avoir au moins l'espoir que la question posée par cet amendement sera étudiée l'année prochaine et qu'elle sera partiellement résolue ?

Cela étant dit, je suis bien obligé de reconnaître que l'article 40 est applicable.

M. le président. L'article 40 étant applicable, l'amendement de M. Bertaud n'est pas recevable.

Nous avons ainsi terminé l'examen des crédits de l'aviation civile.

— 7 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 17 novembre 1964, à 10 heures :

1. — Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 22 et 23 (1964-1965).]

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

— Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— Postes et télécommunications :

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial ;

M. Joseph Beaujannot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

— Caisse nationale d'épargne :

M. Georges Marrane, rapporteur spécial.

— Travaux publics et transports :

I. — Travaux publics et transports. — Chemins de fer. — Régie autonome des transports parisiens :

Mlle Irma Rapuzzi et M. Antoine Courrière, rapporteurs spéciaux ;

MM. Auguste Pinton, Amédée Bouquerel, Auguste Billiemaz et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

— Services du Premier ministre :

X. — Commissariat au tourisme :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ;

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

2. — Scrutin pour l'élection de deux juges titulaires de la Haute Cour de justice.

Ce scrutin aura lieu à 15 heures pendant la séance publique dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement. Il sera ouvert pendant une heure.

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 heures.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 14 novembre 1964.

INTERVENTION DE M. HENRY LOSTE

Page 1518, 1^{re} colonne, au 3^e alinéa, lire : « ... l'acheminement du coprah qui se fait actuellement à dos d'homme... ».

Organisme extraparlémenaire.

Dans sa séance du lundi 16 novembre 1964, le Sénat a nommé MM. Edouard Bonnefous et Jean Fleury en vue de le représenter auprès du ministre chargé de l'information, en application de l'article 8 de la loi n° 64-621 du 27 juin 1964 portant statut de l'Office de radiodiffusion-télévision française.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 16 NOVEMBRE 1964

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçu :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

4754. — 16 novembre 1964. — **M. Gabriel Montpied**, après avoir pris connaissance de la réponse à sa question écrite n° 4452 en date du 11 juin 1964, expose à **M. le ministre de l'Intérieur** que le tableau suivant de l'échelonnement indiciaire des assistantes sociales de l'Etat et des collectivités locales :

	COLLECTIVITÉS LOCALES		ÉTAT
	Avant l'arrêté du 19 avril 1963.	Après l'arrêté du 19 avril 1963.	Après le décret du 8 janvier 1964.
Assistants sociales :			
Début	210	210	210
Fin	320	330	340
Assistants sociales principales :			
Début	250	280	300
Fin	360	360	390
Assistants sociaux chefs :			
Début	315	315	395
Fin	390	410	430

fait ressortir l'écart qui existe encore actuellement entre les deux catégories d'assistants sociaux ; que cet écart risque d'être encore plus sensible pour les personnels de collectivités locales si l'arrêté de revalorisation annoncé dans la réponse précitée ne prend pas, à l'exemple du décret du 8 janvier 1964, effet du 1^{er} janvier 1962. Il lui demande : 1° à quelle date interviendra le nouvel échelonnement indiciaire de l'ensemble des assistantes sociales communales ; 2° si l'arrêté de revalorisation à l'étude prévoit le 1^{er} janvier 1962 comme date d'effet.

4755 — 16 novembre 1964. — **M. Henri Tournan** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le cas d'une directrice d'école primaire, qui est en principe astreinte à l'obligation d'habiter le logement de fonctions attaché à son école et ne parvient pas à occuper ce logement, qui a été affecté avant sa nomination à deux instituteurs adjoints, cette situation anormale s'étant produite en raison du fait que la direction de l'école des garçons et celle de l'école des filles de la même localité avaient été confiées à un ménage d'instituteurs qui, par conséquence, n'occupait qu'un logement. Il lui demande si cette directrice d'école régulièrement nommée dispose en priorité du logement de fonctions ; dans l'affirmative de quels moyens elle dispose pour obtenir l'entrée en jouissance dudit logement ; enfin, au cas où elle ne pourrait obtenir satisfaction, si elle n'est pas en droit de demander à la commune qui n'a pas rempli ses obligations légales à son égard une indemnité exceptionnelle, tenant compte des frais que représente pour elle la nécessité d'habiter à une grande distance de son école.

4756. — 16 novembre 1964. — **M. Abel Sempé** a l'honneur de demander à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de vouloir bien préciser : 1° quelle dérogation à la législation sur le secret professionnel autoriserait la direction de la dette publique à exiger de l'administration la communication d'un état des indisponibilités par maladie (avec diagnostics) subies par un fonctionnaire antérieurement à l'accident pour lequel il a sollicité le bénéfice du décret du 6 octobre 1960 concernant l'allocation temporaire d'invalidité ; 2° les fonctions des personnes habilités à établir, à recevoir et exploiter un tel document qui ne peut d'ailleurs pas résulter des éléments contenus dans le dossier administratif ; 3° si la direction de la dette publique est fondée à apprécier à nouveau les circonstances d'un accident en service dont l'imputabilité a été admise par l'administration intéressée après avis du comité médical compétent.

4757. — 16 novembre 1964. — **M. Abel Sempé** a l'honneur de demander à **M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique** de vouloir bien lui indiquer si les certificats médicaux d'aptitude prévus à l'article 13 du décret n° 59-310 du 14 février 1959 et concernant un candidat à un emploi public (gardien de la paix) doivent être fournis à l'administration nonobstant les prescriptions de l'article 16 dudit décret, avant l'admission à l'établissement spécial d'enseignement et établis, soit aux frais du candidat soit à ceux de l'administration, par un médecin praticien de médecine générale, médecin contrôleur de l'administration et par un médecin phthisiologue désigné par cette administration.