

# 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°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

COMPTE RENDU INTEGRAL — 17<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Lundi 20 Novembre 1967.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1456).

2. — Loi de finances pour 1968. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1456).

##### *Services du Premier ministre :*

I. — Services généraux, recherche scientifique, énergie atomique ;

III. — Direction des Journaux officiels ;

VII. — Conseil économique et social ;

MM. Roger Houdet, rapporteur spécial ; Robert Schmitt, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Henri Longchambon.

Adoption des crédits.

I. — Aménagement du territoire ;

MM. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial ; Henri Tournan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de Mme Marie-Hélène Cardot.

MM. André Colin, André Morice, Marcel Mathy, Hector Viron, Jacques Pelletier, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Yvon Coudé du Foresto, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Adolphe Chauvin.

Adoption des crédits.

IV. — Secrétariat général de la défense nationale ;

VI. — Groupement des contrôles radio-électriques ;

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Adoption des crédits.

VIII. — Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

MM. Louis Talamoni, rapporteur spécial ; Henri Longchambon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Sur les crédits de l'état B :

Amendements de M. Marcel Pellenc. — MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat, Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances ; Henri Longchambon. — Retrait.

Adoption des crédits.

*Budget annexe de l'Imprimerie nationale :*

MM. Jean Bardol, rapporteur spécial ; André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.

Adoption des crédits.

*Transports :*

II. — Aviation civile.

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Pierre Bouneau, Léon David, Jean Filippi.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Pierre Garet.

M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.

Sur les crédits de l'Etat B :

Amendements de M. Gaston Pams et de M. Pierre Bouneau. — MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat, Léon David, Antoine Courrière. — Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

Art. 75 bis :

Amendement de M. Gaston Pams. — MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat, Jacques Soufflet. — Adoption.

Suppression de l'article.

III. — Marine marchande.

MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Roger Delagnes, Jean Bardol, André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur ; Léon David.

Article additionnel (amendement de M. Marcel Pellenc) :

MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat.

Irrecevabilité de l'article.

Sur les crédits de l'état B :

M. le rapporteur spécial.

Adoption des crédits modifiés.

Jeunesse et sports :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Jean Noury, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Jean Bardol, Jacques Pelletier, André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.

Sur les crédits de l'état B :

Amendement de M. Marcel Pellenc. — MM. le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis, le secrétaire d'Etat, Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. — Retrait.

Adoption des crédits.

3. — Dépôt de projets de loi (p. 1514).

4. — Dépôt d'un rapport (p. 1514).

5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1515).

## PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à dix heures dix minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

### PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 17 novembre a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

## LOI DE FINANCES POUR 1968

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 1968, adopté par l'Assemblée nationale. [N<sup>os</sup> 15 et 16 (1967-1968).]

### Services du Premier ministre.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les services du Premier ministre.

#### SECTION I : SERVICES GÉNÉRAUX

(Services généraux proprement dits, recherche scientifique, énergie atomique.)

#### SECTION III : DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS

#### SECTION VII : CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

M. le président. Nous commencerons par la section I, services généraux, à l'exception de l'aménagement du territoire, la section III, direction des Journaux officiels, et la section VII, Conseil économique et social.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Roger Houdet, 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, la première section du budget du Premier ministre recouvre des actions administratives, intellectuelles, sociales et économiques des plus diverses. Ces actions n'ont de lien entre elles que d'être placées sous l'autorité du Premier ministre et des ministres délégués à la recherche scientifique, à la fonction publique et à l'aménagement du territoire.

Parmi ces actions, il en est qui ont une influence profonde sur l'économie nationale et sur le potentiel intellectuel de notre pays, ce sont celles qui visent au développement de la recherche scientifique, à la formation professionnelle et à la promotion sociale.

Ce budget général — ô combien général ! — prévoit pour 1968 une ouverture de crédits se montant à 3.885 millions de francs contre 3.411 millions en 1967, soit une majoration de 14 p. 100. Mais, dans cet ensemble, les services généraux ne reçoivent que 117 millions de francs, la promotion sociale 226 millions de francs et, par conséquent, la recherche se réserve 3.328 millions de francs.

J'ai retracé dans mon rapport l'utilisation des crédits intéressant les services généraux et les organismes administratifs rattachés directement au Premier ministre et je n'y reviendrai pas à cette tribune, étant donné le temps qui m'est imparti ; je ne traiterai donc successivement que de la recherche et de la promotion sociale.

Ce n'est pas, en fait, le budget de la recherche que je pourrai exposer à travers la seule première section du budget du Premier ministre, mais plutôt la présentation de cinq organismes placés directement sous l'autorité du ministre d'Etat, M. Schumann, et les subventions et fonds dont il a la répartition. Ces crédits ne forment qu'une partie, certes de plus en plus importante, des crédits globaux publics et privés mis au service de la recherche.

Aucun document budgétaire ne donne de l'ensemble de l'effort une vue qui permettrait au Parlement de se prononcer sur la politique prévisionnelle globale, si ce n'est le document annexe que, par application de la loi du 3 janvier 1967, le ministre d'Etat présente pour la première fois au Parlement.

Traditionnellement depuis plusieurs années le Parlement ouvre, à l'occasion de ce budget, une discussion plus générale qui dépasse le cadre structurellement budgétaire. Nous n'y faillirons pas. Nous regrettons vivement l'absence de M. le ministre d'Etat chargé de la recherche, dont nous aurions souhaité obtenir les réponses précises aux questions que la commission des finances m'a chargé de lui poser. J'espère que M. le secrétaire d'Etat pourra le faire à sa place.

La connaissance, sous ses formes les plus variées, reste pour l'homme un besoin aussi impérieux que les conditions matérielles de sa vie physique et de sa puissance. La recherche est un des moyens — le plus important — d'assurer mieux les deux à la fois. A la base il y a la recherche pure, désintéressée, satisfaction de la connaissance en soi. Bien qu'abstraite, elle séduit cependant des esprits sensibles à la joie qu'elle procure, à la mission qu'elle donne de transmettre son savoir à d'autres qui poursuivront la chaîne. Mais au fur et à mesure du développement d'une civilisation matérialiste, d'autant plus vite que cette civilisation presse les hommes, est apparue la recherche appliquée qui utilise les résultats de la connaissance fondamentale pour donner la puissance, la richesse et le bien être, buts finaux de tout humanisme.

Ce développement continu de l'élargissement de la connaissance et de l'application aux conditions de la vie quotidienne est due à deux types d'intellectuels, ceux qui conçoivent toute connaissance nouvelle et les transmettent à leurs disciples, ceux qui matérialisent cette connaissance au bénéfice direct de l'homme. Les premiers sont liés par la double fonction de recherche et d'enseignement, qui est difficilement sécable — c'est pourquoi il est difficile de présenter un budget complet de la recherche qui ne s'imbrique pas dans le budget de l'éducation nationale ; les autres sont plus empreints de technologie, ce sont les ingénieurs.

Les relations entre les hommes préoccupés de la recherche fondamentale et les hommes attachés à la recherche appliquée se sont beaucoup modifiées depuis vingt années : l'indifférence, voire la condescendance des uns à l'égard des autres a disparu. Parmi les chercheurs, beaucoup s'y sont consacrés à plein temps, notamment au sein du centre national de la recherche scientifique, en s'affranchissant de l'enseignement proprement dit. Mais surtout la recherche aux différents échelons s'est groupée en équipes, a pris une forme collégiale sous la direction d'un « patron ». A l'intérieur de l'équipe, la recherche fondamentale et la recherche appliquée se différencient beaucoup plus par

le sens dans lequel elles sont conduites que par les hommes qui s'y attachent et le matériel utilisé.

Dans ce sens, la recherche appliquée vise à la production de matières ou d'objets inconnus mais elle ne débouche pas sur une certitude d'application. Pour cela vient le développement, qui doit porter cette présomption vers une certitude ou au contraire vers un abandon. Cette ultime phase de la recherche entraîne des engagements onéreux et quelquefois des échecs coûteux, d'où la conception de prolonger, d'intéresser l'aide publique et nationale jusqu'à et à ce niveau. Un mouvement continu s'établit ainsi entre le savant, l'ingénieur de laboratoire, l'industriel. Grâce à ce mouvement et à cette coopération, l'application industrielle a suivi beaucoup plus rapidement la découverte scientifique : il a fallu un siècle pour passer du phénomène photographique à la photographie elle-même ; il a suffi de cinq ans pour passer du circuit intégré au transistor.

Cette interprétation a amené M. le ministre Schumann, suivant en cela son prédécesseur, à concevoir son budget, ou tout au moins la répartition des crédits, d'une manière plus complète à travers l'« enveloppe recherche ».

En face des moyens toujours plus onéreux de la recherche, de la nécessité de tirer le plus rapidement possible le bénéfice économique et industriel d'une recherche pure, il est apparu qu'une concertation et une coordination de tous ceux qui s'échelonnent le long du circuit était indispensable.

Cet effort d'harmonisation est poursuivi au travers du comité interministériel chargé de fixer les limites de l'enveloppe « recherche » et de cloisonner cette enveloppe entre les différents départements ministériels pour éviter les duplications et les saupoudrages. Malheureusement cette enveloppe ne recouvre encore qu'une partie des crédits de recherche : en 1966, 6.754 millions contre les 8.336 millions qu'un « échenillage » des différents budgets publics et privés montre comme touchant la recherche ; en 1968, l'examen interministériel portera sur toutes les dépenses civiles, nationales et internationales de recherches.

Le Parlement souhaiterait trouver un document unique retraçant cet effort, lui permettant de juger de son efficacité et de l'opportunité de certaines recherches et développements de recherche. Le document annexe est un premier pas dans cette voie ; il devra être complété pour que nous puissions y trouver « un vrai et total budget ».

Quelles que soient l'importance et la croissance des crédits que la France consacrera, il apparaît que nous ne trouverons une place honorable dans la course au développement de la recherche qu'à travers l'association des nations européennes. Il est devenu banal de constater le retard technologique de l'Europe, la *technological gap*, disent les Anglo-Saxons, de regretter l'approfondissement continu du fossé, de relever le « défi américain », mais il nous faut cependant constater que l'effort de recherches dans le monde est partagé par tiers entre l'Amérique du Nord, la Russie et tous les autres pays du monde réunis. L'effort américain est marqué par l'octroi de 20 milliards de dollars en 1964, soit la valeur du budget français, et par une prévision de 37 milliards de dollars pour 1975. Pendant la même année, l'Europe entière n'a pu consacrer que 15 milliards de dollars. Il faut donc rechercher avant tout et rapidement une collaboration totale des pays européens. Cette collaboration n'a souvent apporté que des résultats décevants, notamment pour la recherche nucléaire et la recherche spatiale. Faudra-t-il toujours que le secret militaire de certaines recherches s'oppose à cette collaboration et que nous ayons, à l'exemple des deux grands empires, un éternel complexe d'infériorité ?

Nous avons constaté avec grande satisfaction que le ministre d'Etat Schumann pousse à cette collaboration européenne avec la volonté et la foi d'aboutir à des résultats concrets. Les décisions prises à Luxembourg le 31 octobre par les ministres de la science nous ouvrent de grands espoirs. Constatant l'accord sur des principes qui sont des vérités premières, ils ont fixé les procédures, dressé un avant-projet de programme qui doit être ébauché en 1968 et arrêté — car on ne peut disperser ses efforts — six actions concertées à creuser. Il faut espérer toutefois que cette collaboration technologique ne se limitera pas aux six pays de la Communauté et qu'elle s'étendra aux autres nations européennes, notamment la Grande-Bretagne dont l'apport sera très important, la Suède dont le potentiel technique n'est pas négligeable, la Suisse que l'originalité de ses découvertes ferait avancer grandement.

Si la suprématie américaine vient de l'importance de ses crédits, elle vient aussi de l'interpénétration des efforts publics et privés et aussi de la densité de son marché intérieur qui lui permet de « tester » ses inventions avant de les exporter. Seule une grande Europe scientifique et technologique permet de relever le « défi », mais hélas ! l'exemple des organismes

européens — Euratom, C. E. C. L. E. S., C. E. R. S. — montre la difficulté de concevoir l'action européenne comme une intégration de l'intérêt d'une population de 200 millions d'habitants, plutôt qu'une addition des intérêts nationaux. Nous souhaitons que le ministre de la recherche y réussisse.

Il me faut maintenant revenir aux chiffres du budget que j'ai eu l'honneur de présenter au Sénat ; je ne saurai le faire qu'en les intégrant dans l'enveloppe « recherche ». Le V<sup>e</sup> Plan a prévu que les dépenses de recherche et de développement devaient atteindre 58 milliards de francs 1965, soit 2,5 p. 100 de notre produit national brut. Cet effort devait être supporté pour 41 milliards par le financement public et 17 milliards par le financement privé. Si l'on déduit les programmes militaires qui ne ressortent pas de mon examen, les crédits publics comporteraient sept milliards pour l'enveloppe « recherche fondamentale », trois milliards pour l'enveloppe « recherche investissement », trois milliards pour la recherche spatiale, onze milliards pour la recherche atomique, six milliards pour les collaborations internationales et les recherches « hors enveloppes » et 500 millions seulement pour le développement.

En ce qui concerne l'enveloppe « recherche », les crédits de fonctionnement pour 1968 s'éleveront à 1.250 millions, dont 187 millions de mesures nouvelles. Ils étaient en 1967 de 1.003 millions, soit une augmentation de 25 p. 100. La majeure partie de ces mesures nouvelles touche l'éducation nationale et particulièrement le C. N. R. S. qui, avec 75 millions de plus, pourra recruter 453 chercheurs. Le ministère de l'agriculture bénéficiera de 21 millions pour le recrutement de 75 chercheurs et 210 techniciens. Les affaires sociales pourront placer 80 chercheurs nouveaux à l'institut national de la recherche médicale, ce dont nous nous félicitons car la santé de l'homme est non seulement le premier bien d'une nation mais aussi son premier devoir.

Il est prévu l'ouverture de 700 millions de crédits d'équipement portant à 1.834 millions les crédits attribués depuis 1966, ce qui représente en gros 47 p. 100 de réalisation du Plan, les plus forts pourcentages allant aux actions concertées du fonds de la recherche et au ministère de l'agriculture.

L'effort français est important depuis dix ans : la dépense intérieure brute de recherche et de développement est passée de l'indice 100 à l'indice 387, soit un taux de croissance de 22 p. 100 qui nous place au deuxième rang derrière le Japon et devant les Etats-Unis d'Amérique — 12 p. 100 — ainsi que la Russie — 14 p. 100. Cette comparaison n'a cependant qu'une importance relative car nous ne sommes pas partis de bases comparables à celles des deux empires.

La France consacre maintenant 2 p. 100 de son produit national brut à la recherche, mais les Etats-Unis et la Russie atteignent et dépassent 3 p. 100 de ce produit national brut ; la Grande-Bretagne atteint elle-même 2,5 p. 100.

Dans le domaine de la recherche fondamentale, qui doit rester l'élément incitateur de tout développement technologique, l'action est menée plus directement à l'intérieur du ministère d'Etat par la délégation de la recherche scientifique et technique appuyée sur un fonds autonome.

La délégation état-major, composée de cent quinze personnes, prépare, en liaison avec le commissariat au Plan, les programmes scientifiques dans la planification nationale, examine et prépare pour le comité interministériel l'insertion dans l'enveloppe « recherche » des crédits ministériels divers, assure la liaison des programmes internationaux, mais surtout met en œuvre des interventions spécifiques par des actions concertées et par l'aide au développement de la recherche. La délégation recevra en 1968 un crédit de fonctionnement de 5.200.000 francs semblable au crédit de 1967.

Le fond de la recherche est l'instrument financier qui permet d'assurer les actions concertées et des actions dites « urgentes ». Il complète les budgets propres des divers organismes de recherche, sur la base de programmes arrêtés par des comités spécialisés et par des conventions passées avec les organismes compétents publics ou privés. Il existe actuellement vingt-deux actions concertées. Le fonds répartira en 1968 143 millions. En 1967 ces dotations étaient de 270 millions et de 150 millions, mais elles comprenaient alors les crédits des actions concertées au « plan calcul » et « exploitation des océans », qui aujourd'hui font l'objet de crédits particuliers. Aux actions concertées proprement dites il sera consacré un crédit de 126 millions. Dès le début de 1966 ont été « démarrées » les actions prévues par le V<sup>e</sup> Plan et mis en place les comités scientifiques correspondants, ont été poursuivies et achevées les trois actions inscrites au IV<sup>e</sup> Plan. Six cents contrats ont été passés à cette fin par la délégation et les études ont donné lieu en deux années à la prise de plus de 150 brevets. Six actions nouvelles seront lancées en 1968 ; par contre deux

actions sont transférées à des organismes créés dans ce but : les calculateurs et l'exploitation des océans.

Depuis 1965 est apparue la procédure d'aide au développement des résultats de la recherche. Cette aide doit couvrir une partie des risques des opérations de développement par des avances maximales de 50 p. 100, remboursables ou non suivant les succès ou les échecs commerciaux.

En 1965 et 1966, l'intervention a été concentrée sur trois secteurs : le secteur des constructions électriques, celui des constructions mécaniques et celui de la télévision en couleur ; en 1967, elle l'a été sur deux secteurs nouveaux : la chimie et la métallurgie.

Les crédits à cette aide sont passés successivement de 10 millions en 1965 à 59 millions en 1966 pour atteindre 150 millions en 1968. Cette procédure d'intervention part du principe que, étant donné l'accélération de la découverte, l'industrialisation d'une nouvelle recherche doit être aussi rapide que possible pour éviter qu'elle ne soit rapidement dépassée par une autre recherche et qu'elle ne perde ainsi sa rentabilité.

Quels sont les résultats de cette aide au développement ? Il paraît prématuré de tirer un enseignement. Plus de 120 contrats ont été passés. Des réussites ont pu être constatées sur le matériel électrique à très haute tension et sur les machines-outils ; 55 p. 100 des prévisions du V<sup>e</sup> Plan ont été couverts. On espère un remboursement de 75 p. 100 des avances faites, ce qui prouverait la qualité des études soutenues et la concentration de l'aide. Si ce remboursement se vérifiait en régime de croisière, on pourrait porter la dotation du V<sup>e</sup> Plan de 600 millions à un milliard de francs.

Monsieur le secrétaire d'Etat, notre commission des finances, comme notre assemblée, aimeraient être renseignées plus exactement sur l'application de la procédure de développement — ses agréments, son contrôle — ainsi que sur les résultats obtenus. Nous aimerions connaître également les mesures fiscales prises ou à prendre pour amener les entreprises privées à développer les résultats de leurs recherches.

Les actions concertées ont pour but d'animer des disciplines nouvelles jusqu'à ce que des structures permanentes, prévues par la loi du 3 janvier, prennent en charge leur développement. En 1967, on a vu naître ainsi le Plan calcul et le Centre national pour l'exploitation des océans.

Par décret du 8 octobre 1966, il fut créé une délégation à l'informatique dont le rôle de direction et de coordination portait sur la création et l'animation d'une industrie nationale des calculatrices électroniques et de leur environnement. Nous sommes surpris de ne plus trouver dans le budget de 1968 du Premier ministre les crédits de fonctionnement de cette délégation, qui seraient reportés à un autre budget.

L'année 1967 a vu apparaître l'instrument intellectuel du Plan calcul, l'Institut de recherches d'informatique et d'automatique, et l'instrument industriel, la Compagnie internationale pour l'informatique.

L'Institut de recherches doit recevoir un crédit de fonctionnement de 7 millions de francs et un crédit d'investissement de 24 millions. Il recrutera 54 ingénieurs et techniciens. Il s'établit provisoirement dans les installations laissées libres par le S. H. A. P. E. au camp de Voluceau, mais il prévoit d'investir 6 millions dans les aménagements de cette installation très provisoire, au moment même où il prévoit l'achat de terrains, probablement dans le Sud-Ouest, pour une installation définitive. De ces crédits d'investissement, il ne resterait ainsi que 14 millions pour l'acquisition d'un grand ordinateur et des périphériques, cependant indispensables à l'action même de l'Institut.

L'Etat a passé le 13 avril 1967 une convention avec la Compagnie internationale d'informatique par laquelle cet organisme doit développer ses installations et ses études pour être en mesure, en 1971, d'assurer une production rationnelle sans l'aide de l'Etat. Cette société regroupe quatre compagnies dépendant de Schneider, de la C. G. E. et de la C. S. F.

Sur le plan technique, la Compagnie internationale doit développer tout d'abord une gamme d'ordinateurs moyens en liaison avec les fabricants de composants et de matériels périphériques. Sur le plan financier, elle reçoit, d'une part, une aide sur quatre ans sous forme de marchés d'études et de recherches pour un montant d'environ 450 millions de francs, d'autre part, un prêt du F. D. E. S. et une garantie aux crédits contractés par la compagnie. De leur côté, les sociétés actionnaires se sont engagées à procéder à des augmentations successives de capital et à l'aider à trouver les prêts qui lui seront nécessaires. Le risque semble ainsi partagé entre l'Etat et l'industrie privée.

Le crédit de 82 millions prévu en 1968 doit, pour 66 millions, permettre la mise au point des calculateurs de la gamme I qui

doivent être commercialisés à partir de 1969 et, pour 12 millions, la préparation de la gamme II qui devrait être commercialisée à partir de 1972.

En outre, le budget de 1968 prévoit 18 millions pour la recherche des composants et 30 millions pour les périphériques. Enfin, un crédit de 14 millions est mis à la disposition du délégué général à l'informatique pour faciliter l'automatisation du secteur public.

La tâche à entreprendre au titre du plan calcul est considérable. Aurons-nous les moyens de l'assurer ? Certes, le programme est modéré dans ses ambitions et vise surtout à une parfaite collaboration technique et financière de l'Etat et de l'industrie privée. L'Institut de la recherche à l'informatique pourra-t-il former les techniciens indispensables avec un régime administratif qui le place en posture difficile face à la concurrence privée ?

Les moyens financiers sont modestes quand on les compare à ceux de nos concurrents éventuels. Pendant la période 1967-1971, la France consacrera un milliard à l'informatique, le Japon 2,5 milliards et l'I. B. M., l'une des quatre sociétés américaines, 20 milliards.

De plus, pour exploiter ces machines, il faudra créer l'environnement, le *soft-ware*, qui représente un potentiel d'activité supérieur à la construction des machines elles-mêmes, c'est-à-dire former des informaticiens qui doivent être les interprètes entre les utilisateurs et le langage des machines.

Il faut penser aussi au marché à ouvrir. Jusqu'à présent, nos partenaires européens s'intéressent directement et exclusivement aux productions américaines. Peut-on, en s'associant avec eux, augmenter les moyens financiers consacrés à la recherche sur l'informatique et posséder un réservoir de cerveaux suffisant où nous pourrions puiser les ingénieurs et les informaticiens nécessaires ? Cette association nous donnerait aussi un marché très élargi qui, actuellement, est client à 85 p. 100 de l'industrie américaine.

Nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous éclairer sur ces possibilités européennes, de nous donner l'assurance que l'avance prise par la France pourra être intégrée demain dans un effort européen. Nous vous demandons aussi de nous assurer que, dans les limites techniques fixées, les crédits nécessaires seront donnés et leur emploi bien axé sur le but poursuivi. J'insiste particulièrement, pour 1968, sur l'utilisation des crédits de fonctionnement de l'Institut de la recherche à l'informatique que je viens de vous signaler.

L'autre action concertée qui a pris son indépendance et donné lieu à la création d'un organisme du type prévu par la loi du 3 janvier 1967 est l'exploitation des océans. Le Centre national pour l'exploitation des océans, établissement public, a pris en charge tous les engagements de l'Etat envers de multiples laboratoires et petits navires d'exploration. Il doit regrouper ces actions en limitant nos recherches à quatre thèmes essentiels : connaissance du plateau continental, utilisation des protéines marines, extraction des minéraux fossiles et lutte contre la pollution.

Le Plan avait prévu un crédit de 150 millions de francs. En 1968, le centre bénéficiera d'un crédit de fonctionnement de 7 millions permettant d'engager 50 personnes dont 30 cadres et d'entretenir deux navires océanographiques et la soucoupe plongeante S. P. 300.

Un crédit d'investissement de 25 millions de francs permettra d'acquérir deux navires de surface et un sous-marin d'intervention, de continuer l'aménagement du centre polyvalent très important de Brest. L'espoir nous est donné que cette action sera largement amplifiée par des collaborations internationales. Les ministres de la science des Six ont inscrit le 30 octobre l'exploitation des océans dans les actions à retenir. Des accords sont actuellement amorcés sur ce sujet avec la Russie.

Le plus ancien centre de recherche, placé sous l'autorité du ministre d'Etat, est le commissariat à l'énergie atomique, vieux de vingt années, dont les réalisations ont été profondes, multiples, mais aussi souvent discutées. Je ne retiendrai ici que son programme civil de recherche. Le budget du Premier ministre prévoit en 1968 l'octroi d'une subvention de 2.040 millions de francs, augmentée seulement de 4,6 p. 100 sur celle de 1967. Depuis plusieurs années, cette subvention est relativement stable. Cette stabilité peut s'expliquer par le fait que le commissariat a maintenant réalisé les investissements matériels nécessaires à ses recherches fondamentales et aux études de développement industriel, mais nous constatons parallèlement que le transfert des crédits militaires atteindra cette année 2.752 millions de francs, soit une augmentation de 19 p. 100.

Ce budget laisse donc apparaître en 1968 la prédominance du programme militaire au sein du commissariat à l'énergie atomique.

En 1967, les résultats définitifs du commissariat à l'énergie atomique ont été très concluants : mise en service de *Rapsodie*, premier réacteur français à neutrons rapides ; mise en service des trois étages de l'usine de Pierrelatte ; production de plutonium à La Hague, démarrage de l'unité de production de tritium *Célestine* ; mise en service du réacteur à eau lourde E. L. 4. En 1968, la recherche fondamentale, à laquelle 6 p. 100 du budget sont consacrés, portera sur la physique à basse et moyenne énergie, la physique du solide à l'intérieur de l'institut franco-allemand Max Von-Laue - Paul-Langevin, et enfin la physique du plasma. Le commissariat, en accord avec la délégation générale à la recherche scientifique, étudiera les problèmes techniques et industriels du dessalement de l'eau de mer fondé notamment sur l'électrolyse.

Le problème actuel et essentiel qui se pose au commissariat reste cependant la détermination de la meilleure filière à adopter pour nos futures centrales nucléaires. Sur la base de la filière uranium modéré au graphite, refroidi au gaz carbonique, ont été construites les trois centrales de Chinon, les deux centrales de Saint-Laurent-des-Eaux, dont la première divergera en 1968, la centrale de Bugey et la centrale de Fessenheim. Les incidents de Chinon III sont imputables non au choix de la filière, mais à des défaillances mécaniques.

La compétitivité de ces centrales nucléaires avec les centrales classiques semble arithmétiquement atteinte quoique réellement le prix de l'électricité nucléaire dépende du prix de cession à l'armée du plutonium, prix tout à fait arbitraire actuellement.

La compétitivité doit maintenant être examinée au regard des réacteurs d'autres filières utilisées à l'étranger ; des études sont faites par la commission Couture en vue de faire un choix pour les centrales du VI<sup>e</sup> Plan. L'intérêt est porté sur les réacteurs surrégénérateurs à neutrons rapides. Partant du réacteur *Rapsodie*, qui diverge depuis dix mois, le commissariat à l'énergie atomique se propose de construire un réacteur de 250 mégawatts, *Phoenix*, mais ces réacteurs surrégénérateurs, quel que soit le point des études étrangères, ne semblent pas devoir être introduits dans une filière industrielle avant une quinzaine d'années.

Il faut donc repenser à la filière à uranium enrichi avec des types de réacteurs nouveaux. *Quid* alors de la production de cet uranium faiblement enrichi ? Envisage-t-on la création d'une usine nationale type usine basse de Pierrelatte dont le coût serait d'un milliard de francs ou, par l'intermédiaire d'Euratome, la construction d'un Pierrelatte européen dont le coût serait de 7 milliards ? Ce qui est certain, c'est que les délais de conception et de mise au point devront être écourtés si la France, voire l'Europe, ne veulent pas prendre un grand retard sur le marché mondial de la centrale nucléaire qui est maintenant ouvert.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le Sénat aimerait connaître la direction dans laquelle s'engage le Gouvernement au stade des études actuelles du commissariat à l'énergie atomique.

Le dernier centre autonome de recherche qui sera examiné est celui qui est affecté à la recherche spatiale et qui a été créé depuis sept ans.

La mission du centre national d'études spatiales est d'orienter et de développer les recherches, tant sur le plan national que sur le plan de la coopération internationale. Il a un rôle d'animateur et de programmeur des recherches faites par des laboratoires et par l'industrie.

Les crédits du centre national sont en augmentation constante et toujours croissante. De 16 millions en 1961, ils passent à 360 millions en 1966, à 515 millions en 1967 et atteindront 684 millions en 1968, soit une augmentation de 33 p. 100. Le nombre des chercheurs et des techniciens a varié de 40 en 1961 à 717 en 1967. Il sera augmenté de 175 unités l'an prochain.

Les crédits de fonctionnement sont doublés en 1968 avec un chiffre de 94 millions de francs. Ils couvrent pour l'essentiel la mise en exploitation du centre spatial de la Guyane, pour une grande part aussi l'augmentation du personnel. Le centre de lancement de la Guyane est situé dans un site particulièrement bien choisi pour les directions de tirs et pour l'observation. Le centre européen de lanceurs, le C. E. C. L. E. S., s'y intéresse et participe à sa construction. Les dépenses peuvent être estimées à 510 millions de francs, dont 125 millions seront supportés par le C. E. C. L. E. S. L'équipement doit être achevé en 1970.

Les subventions d'investissement sont de 596 millions de francs, dont 160 pour les programmes internationaux. En 1967, il a été transféré au ministère des armées un crédit de 12 millions de

francs. En 1968 il sera transféré quatre millions de francs pour le lanceur *Europa* et trois millions pour des études cryogéniques.

Le V<sup>e</sup> Plan modifié prévoit des crédits de 2.460 millions. Le taux de réalisation à ce jour atteint le chiffre très important de 72 p. 100. Ces prévisions financières sont considérables pour des objectifs qu'on a voulu cependant modestes. On a exclu le vol humain et l'étude de la propulsion nucléaire des satellites. On s'est limité au plan de la recherche scientifique et à la réalisation de moyens techniques dont l'application doit apporter des résultats économiques.

Nous sommes actuellement au premier rang des nations européennes, donc immédiatement, mais bien loin derrière les deux grands empires. Cette position nous a permis de jouer un rôle dans les organisations européennes, mais nous ne pourrions concevoir de continuer cet effort au cours du VI<sup>e</sup> Plan que si cette association internationale se développe malgré les difficultés et les échecs rencontrés à ce jour.

Cependant, à côté d'applications dont on ne retient que le côté spectaculaire, il en est d'autres dont aucun pays ne peut se désintéresser par l'influence qu'elles peuvent avoir sur le plan de l'indépendance politique et économique. C'est à juste titre qu'a été placée en priorité absolue la mise au point de satellites de télécommunications. Un accord vient d'être signé avec l'Allemagne de l'Ouest pour la construction du satellite *Symphonie* qui doit être mis en orbite en 1971 à l'aide d'un lanceur E.L.D.O.-P.A.S. Il est prévu, à cette fin, un crédit de 162 millions. Ce projet est très important car, dans le système actuel, INTELSAT, organisation mondiale des télécommunications, reste sous la direction des Etats-Unis par l'intermédiaire du COMSAT, société privée américaine dont le statut juridique, liant sa délégation de pouvoirs public à des intérêts privés, est très contestable. Les accords d'INTELSAT doivent être renouvelés en 1968. La possibilité prochaine de satellites européens devrait permettre à l'Europe d'avoir une situation paritaire. Le lancement de ces satellites de télécommunications, comme des satellites météorologiques, dépend des lanceurs eux-mêmes : la fusée *Europa* ne sera prête qu'en 1970. Sur ce point, nous regrettons de constater qu'il y a absence totale d'une politique intégrée. Nous ne pouvons avoir deux politiques de lanceurs, l'une civile, l'autre militaire et, de plus, rester tributaires de lanceurs étrangers. Si le ministre d'Etat veut, à juste titre, que soient harmonisées les politiques du C. E. C. L. E. S. et du C. E. R. S., dont le premier s'occupe d'un lanceur européen sans connaître le satellite qu'il placera sur orbite, pendant que le second prépare des satellites qui ne pourront pas être lancés, cherchons d'abord sur le plan national cette harmonisation entre nos lanceurs et nos satellites. Poursuivons notamment nos recherches sur les propulseurs à haute énergie, point sur lequel l'avance de la science française est indiscutable, et évitons le saupoudrage sur trop de secteurs.

L'examen de la section première du budget du Premier ministre montre l'effort poursuivi et accru dans tous les domaines de la recherche fondamentale, nucléaire et spatiale. Et cependant nous ne pouvons que nous effrayer de l'écart toujours technologique de l'Europe sur les Etats-Unis, écart qui continue à se creuser. Ceux-ci consacrent 3 p. 100 de leur produit national brut à la recherche alors que, malgré nos efforts, nous n'y affectons que 2 p. 100 de notre. Cependant, il est indéniable que la croissance économique d'une nation, que son indépendance même sont liées au développement de la recherche fondamentale et appliquée : elle doit donc donner dans sa politique générale toute priorité à la recherche.

Dans la limite des crédits ouverts, insuffisants pour tout entreprendre, il faut aussi orienter notre recherche vers des objectifs bien déterminés, bien voir avec une modestie qui n'est que du réalisme ce que nous pouvons faire et ne pas faire. Il faut que la recherche appliquée et le développement industriel de la recherche suivent très rapidement la découverte fondamentale dont la poursuite doit rester le fer de lance de notre effort intellectuel. Pour cela, nous constatons avec grande satisfaction que les crédits d'aide au développement sont passés de 10 millions en 1965 à 150 millions en 1968. L'économie moderne comprime de plus en plus le temps et l'espace dans lesquels évolue l'intelligence humaine.

Les crédits ne suffisent pas en eux-mêmes. Il faut développer les cerveaux, former les chercheurs et les conserver au bénéfice de la science européenne. Les Etats-Unis ont 26 chercheurs pour 10.000 habitants, la Russie 19 et le Japon 13 ; l'ensemble de l'Europe, dont la France, seulement 8. Combien de ces chercheurs européens émigrent-ils vers les Etats-Unis ? En sept ans, plus de 15.000, dont 5.000 britanniques et seulement quelque 500 français. Tous nos efforts sur le plan national sont indispensables et justifiés. M. Luns, ministre des affaires étrangères des Pays-Bas, ne disait-il pas le 23 octobre devant l'assemblée de l'Union de l'Europe occidentale : « Nombre de

pays tendent actuellement à faire porter tous leurs efforts sur des programmes nationaux. L'expérience nous a appris que les nations qui tirent le plus de profit de leur participation aux programmes internationaux sont celles qui ont déjà lancé un programme national important. La participation à un programme européen est d'autant plus fructueuse qu'elle va de pair avec un effort national. »

Cela s'est vérifié pour des organismes européens, pour la France qui, dans le domaine de l'espace, a reçu, sous forme de marchés et de contrats d'études, plus que notre contribution financière aux budgets de ces organismes. Mais notre effort national restera, malgré tout, insuffisant : il faut l'envisager dans le cadre de l'Europe, d'une Europe dont je ne veux pas fixer aujourd'hui de limites.

Le 30 octobre, à Luxembourg, M. le ministre d'Etat Schumann a clairement posé le problème avec un sens réaliste dont nous le félicitons. Il a écarté les débats de principes et d'intérêts privés nationaux pour fixer les voies d'une action directe et efficace.

Il était temps que la Communauté prit une direction nette car, jusqu'ici, les organisations internationales ont donné beaucoup de mécomptes. Que ce soit sur le plan de l'Euratom, sur le plan de l'espace, par le C.E.C.L.E.S., le C.E.R.S. et le C.E.T.S., il a fallu procéder à des redressements techniques et financiers spectaculaires, mais très onéreux. Le budget 1968 de l'Euratom n'est pas encore connu ; le troisième programme quinquennal, qui commence en 1968, n'est pas encore arrêté, en sorte que la France n'a prévu, dans son budget 1968, qu'une contribution prévisionnelle de 110 millions contre les 160 millions de 1967. L'effort s'est considérablement dispersé au sein de l'Euratom. Il s'est soldé par des résultats médiocres. Ce n'est pas faute que la France ait attiré l'attention du Conseil des ministres sur l'inflation financière et la dispersion technique.

Sur le plan spatial, la discordance des politiques de lanceurs et satellites a provoqué de graves crises qui ont amené les gouvernements membres des trois organisations, C.E.C.L.E.S., C.E.R.S. et C.E.T.S., à obliger ces organismes internationaux à accorder leurs violons. La conférence spatiale européenne est maintenant institutionnalisée ; elle s'est réunie trois fois en 1967, elle se réunira au début de 1968 à Bonn et arrêtera un programme.

Lorsque, en juillet 1958, les ministres de l'agriculture des Six se sont réunis à Stresa pour fixer le cadre de la politique agricole commune inscrite au traité de Rome, ils en pesèrent toutes les difficultés et cependant dix ans plus tard cette politique commune sera une réalité. Est-il plus difficile d'établir une politique scientifique commune ? Je ne le crois pas, le ministre d'Etat non plus, puisqu'il en a ouvert la voie à Luxembourg, mais faut-il encore qu'aucune nation européenne ne soit écartée de cette politique. N'oublions pas que la globalisation des efforts faits séparément par les Six, la Grande-Bretagne, la Suisse, la Suède et d'autres, ne forme que le tiers de l'investissement américain.

En conclusion, nous souhaitons que M. le ministre d'Etat soit le véritable ministre de la technologie, qu'il répartisse au mieux entre les utilisateurs les crédits d'un véritable budget de la recherche, qu'il anime cette recherche fondamentale appliquée et son développement industriel et surtout qu'il contrôle l'emploi des fonds pour éviter toute duplication, tout éparpillement, qu'il oriente la recherche dans des voies qui mèneront au bien-être meilleur de l'homme et à la puissance économique de la nation dans un monde en paix. Nous souhaitons que la présentation du budget de 1969 reflète le vrai budget de la recherche. Nous demandons aussi que soit poursuivie l'action sur le plan international pour que de véritables organisations européennes soutiennent les efforts de tous leurs membres dans le seul souci de l'intérêt général technologique et non dans le désir d'additionner sur le plan de la science les intérêts particuliers de chaque nation.

J'ai dépassé le temps qui m'était imparti pour mon exposé et, cependant, je n'ai traité que de six chapitres de la première section du budget du Premier ministre.

Devant vous, monsieur le secrétaire d'Etat, persuadé que vous avez pris connaissance de mon rapport écrit, je ne traiterai maintenant que d'une seule question, mais combien importante, celle de la formation professionnelle et de la promotion sociale.

Par application de la loi du 3 décembre 1966, la présente année a vu la disparition de la délégation générale à la promotion sociale. Malgré tous ses efforts, la coordination des actions de promotion sociale s'est heurtée à l'individualisme des services traditionnels, à la dispersion des crédits entre les divers départements ministériels, à l'absence de contrôle des actions financées par les fonds.

Nous voudrions notamment connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, la situation actuelle des cinq maisons de promotion

sociale, érigées ou en cours de construction. Il n'apparaît pas que les résultats obtenus soient en rapport avec les investissements engagés et que leur réalisation corresponde à l'objectif même de la promotion sociale.

La loi du 3 décembre 1946 a lié les trois notions de promotion sociale, formation professionnelle et éducation continue. Le fonds de formation professionnelle et de promotion sociale recevra, en 1968, 226 millions, dont 170 millions seront réservés à la promotion des adultes et 30 millions à la formation professionnelle des jeunes.

La majeure partie du fonds — 120 millions — sera utilisée pour la passation de conventions avec des établissements publics d'enseignement et les centres de formation privés ; 30 millions seront réservés à l'indemnisation des stagiaires.

L'objet principal de la loi du 3 décembre 1966 est de lier — je le rappelle — la formation professionnelle, la promotion sociale et le recyclage de la connaissance technologique mais aussi de coordonner les efforts dispensés par tous, souvent trop isolément ; coordonner ces efforts entre les divers départements ministériels, donner un sens libéral à l'action en liant l'aide de l'Etat aux initiatives des organisations publiques et privées.

La vitalité et la mobilité de la société active dépendent de la continuité de la formation de son adaptation, tant au progrès technologique qu'au mouvement industriel et agricole.

Mais la pleine application de la loi ne sera obtenue que si ceux qui doivent en bénéficier en comprennent l'intérêt et surtout si elle est portée par l'opinion publique.

L'opinion publique ne mesure pas l'impérieuse obligation faite de raisons humaines primordiales mais aussi de nécessités économiques, de la promotion de l'individu dans son cadre professionnel.

L'information doit être généralisée : en premier lieu, celle des travailleurs. Dans la région parisienne, plus du tiers des salariés adultes âgés de moins de vingt-cinq ans ont définitivement accepté le sort qu'ils ont choisi à l'adolescence et ne songent à aucune action de promotion.

L'information, la propagande doivent aussi porter vers les employeurs, dont l'intérêt est lié à celui du salarié promotionnaire et vers les syndicats ouvriers, dont la finalité sociale n'est-elle pas l'élévation de la qualité professionnelle de ses membres et, corrélativement, de son niveau de vie ?

Je dirai, comme l'an dernier, que l'exemple sera dans cette voie déterminant. La fierté du « meilleur ouvrier de France » entraîne ceux qui l'entourent ; pourquoi le promu social ne serait-il pas le meilleur propagandiste de l'œuvre dont il bénéficie ?

Mesdames, messieurs, votre commission des finances soumet à votre appréciation les crédits des sections I, III et VII du budget des services du Premier ministre, après avoir présenté les observations et réflexions que lui a suggérées l'examen des divers chapitres, observations sur lesquelles nous attendons les réponses de M. le secrétaire d'Etat. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est M. le rapporteur pour avis.

**M. Robert Schmitt, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne saurais vous présenter ce rapport sur l'énergie atomique sans rendre une nouvelle fois hommage à celui qui pendant de nombreuses années en fut le rapporteur compétent, notre regretté collègue Michel Champeboux, sénateur du Puy-de-Dôme, décédé en mars dernier. Sa solide formation d'ingénieur, son expérience acquise au prix d'un labeur toujours renouvelé avaient fait de lui notre spécialiste en matière d'énergie atomique. Je compte, mes chers collègues, sur votre indulgence et sur votre collaboration pour me permettre de remplir dignement la tâche que vous avez bien voulu me confier. Que la personnalité attachante de Michel Champeboux soit pour moi un modèle.

Nous verrons tour à tour l'évolution des crédits du commissariat à l'énergie atomique, la production de combustibles nucléaires, la production d'énergie électrique d'origine nucléaire, les activités du commissariat à l'énergie atomique et l'énergie atomique nucléaire dans le cadre de l'Europe.

Le commissariat à l'énergie atomique dispose, comme vous l'a rappelé tout à l'heure notre collègue de la commission des finances, au chapitre 62-00 du budget du Premier ministre, de 2 milliards en autorisations de programme et en crédits de paiement et, aux chapitres 51-88 et 51-90 du budget des armées, de 2.750 millions en autorisations de programme, soit un peu plus qu'en 1957, et de 2.800 millions en crédits de paiement,

soit un peu moins qu'en 1967, ce qui représente au total pour la réalisation des programmes civils et militaires environ 5 milliards.

Notre production métropolitaine de combustibles nucléaires doit être maintenue entre 1.000 et 1.200 tonnes par an dans le cadre d'une réserve métropolitaine de 40.000 à 50.000 tonnes actuellement disponible surtout dans l'Hérault et dans le Morvan. La prospection se poursuit dans le Massif Central et en Bretagne ainsi que, tout récemment, au Niger et en République centra-africaine. Signalons, par ailleurs, les missions de prospection en Iran, au Brésil et en Ethiopie.

Pour répondre aux options du Plan, nous avons besoin de 7.000 à 9.000 tonnes pour les cinq ans du Plan, besoins qui, en 1975, devraient être de 2.000 tonnes par an, selon que la progression des centrales nucléaires se situera à 2,5 millions ou à 4 millions de kilowatts.

Je crois devoir ajouter un mot sur l'uranium enrichi produit par Pierrelatte depuis le 1<sup>er</sup> avril 1967. Cette production est conçue et réalisée pour les besoins militaires. Seule l'usine basse d'uranium faiblement enrichi à 3 p. 100 pourrait servir aux besoins civils mais son prix serait prohibitif. Pour obtenir un prix compétitif, il faudrait concevoir l'expérience d'une deuxième usine de Pierrelatte au niveau français ou européen. Nous y reviendrons tout à l'heure, mes chers collègues.

Quant à l'usine de La Hague, elle est en exploitation industrielle depuis 1967 et traite le combustible irradié dans les réacteurs d'Electricité de France. Nous lui devons la première extraction de plutonium en 1967 à La Hague.

Abordons maintenant le programme de production d'énergie d'origine nucléaire qui porte, d'une part, sur une puissance de 2.500 mégawatts et, d'autre part, sur un programme additionnel de 1.500 mégawatts. Quant à la production, pour une période qui va du mois d'août au mois de juillet 1967, elle a été de 1,6 milliard de kWh dont 500.000 kWh à Marcoule ; 1 million de kWh à Chinon et 100.000 kWh à Chooz pour la part française.

Les centrales actuellement en activité sont à Chinon, E. D. F-1 d'une puissance de 70 MW — elle a été mise en service en 1963 et sa production, en 1967, a été de 363 millions de kWh — E. D. F. 2, d'une puissance de 200 MW qui a produit, en 1967, 730 millions de kWh et E. D. F. 3, d'une puissance de 480 MW, qui a connu des incidents dont naturellement il faut que je vous parle.

Le premier, en octobre 1966, dû à un défaut de graissage des paliers de l'un des turbo-alternateurs a été réparé en décembre 1966. Le second, en octobre 1966, était dû à un mauvais fonctionnement du dispositif de détection de rupture de gaine. Il n'avait pas été tenu compte de certaines contraintes dues à des différences de température. Enfin, le troisième, le plus grave, provenait d'une fuite dans les échangeurs de chaleur, ce qui provoqua un arrêt total d'un an et un arrêt partiel de dix-huit mois pour permettre de remplacer les échangeurs pendant la marche du réacteur. Signalons, toutefois, que nous n'avons pas le privilège de ces incidents. A l'étranger il s'en est produit sur différentes filières. Aux U. S. A., le réacteur Dresden, d'une puissance de 200 mégawatts a été arrêté pendant sept mois. En Angleterre, le réacteur Hinckley, d'une puissance de 250 mégawatts a subi un arrêt d'un an et en Italie, le réacteur Garigliano, d'une puissance de 150 mégawatts, a été arrêté pendant une période de six mois.

Parmi les autres centrales en activité, citons la centrale franco-belge de Chooz, d'une puissance de 260 mégawatts, qui produit depuis avril 260 millions de kilowatts-heure, la centrale expérimentale de Brennilis E. L. 4, avec un réacteur expérimental de 80 mégawatts qui doit permettre avec le concours des industriels français, suisses ou allemands, l'étude technique d'une grande centrale de 600 mégawatts et enfin, la centrale de Saint-Laurent-des-Eaux 1, en construction, qui doit être d'une puissance de 480 mégawatts et qui doit être terminée en 1968.

La notion de prix de revient de l'énergie électrique nucléaire est certes difficile à estimer, d'une part, pour les frais d'investissement, d'autre part, pour les frais d'études, les mises au point et les incidents auxquels je me réfère.

La centrale de Saint-Laurent-des-Eaux II ne devrait plus être un prototype. Sa puissance nominale doit être de 515 mégawatts et elle devrait fournir pour 6.800 heures par an et sur un fonctionnement de vingt ans, le Kilowatt-heure au prix de 3,1 centimes alors que, dans les mêmes hypothèses et pour les mêmes calculs, la centrale de Porcheville au fuel, d'une puissance de 600 mégawatts fournirait le kilowatt-heure à 3,3 centimes. La centrale de Saint-Laurent-des-Eaux II doit donc être compétitive avec les centrales classiques. A Fessenheim, les premiers devis devraient confirmer le prix de revient de Saint-Laurent II.

La production d'énergie électrique d'origine nucléaire est, en Angleterre de 10 p. 100 de la production totale et les programmes en cours doivent être désormais de 40 p. 100 de la puissance électrique à installer. Par contre, en Italie, elle n'est que de 4 p. 100, en France de 1,3 p. 100, aux U. S. A. de 0,5 p. 100. Tous ces chiffres devraient naturellement progresser dans les années à venir d'une façon considérable.

Voyons à présent les activités du commissariat à l'énergie atomique. L'année 1967 a été riche en réalisations. C'est l'achèvement de Pierrelatte, c'est la mise en service de *Rapsodie*, premier réacteur français à neutrons rapides et c'est, enfin, la première production de plutonium à La Hague.

Pour les différentes filières, je vous renvoie à mon rapport écrit et, si vous le permettez, je reviendrai sur le choix des filières dans ma conclusion en disant, dès à présent, un mot sur la filière des réacteurs surrégénérateurs à neutrons rapides.

Le réacteur *Rapsodie* a divergé le 28 janvier 1967 et nous donne une satisfaction que nous envions l'Allemagne et l'Italie alors que les Etats-Unis, l'Angleterre et l'U. R. S. S. connaissent dans ce domaine bien des difficultés. Cet avantage devrait faire de *Phénix* une nouvelle réussite.

Après la production d'électricité, l'application la plus importante des réacteurs de puissance est la propulsion navale. C'est le cas du prototype à terre pour instruction de l'équipage du *Redoutable* et la construction du réacteur du deuxième sous-marin *Le Terrible*.

La part importante du C. E. A. dans la recherche fondamentale est la mise au point des grands ensembles expérimentaux. En ce qui concerne l'aspect technique que je survole, je vous renvoie une nouvelle fois à mon rapport écrit.

Parmi les autres missions du C. E. A., signalons surtout la protection sanitaire, le dessalement des eaux salées et le problème des déchets radio-actifs.

Dans le domaine de la protection sanitaire, un laboratoire spécialisé dans les recherches sur le métabolisme et la nocivité des radio-éléments sera mis en service à Fontenay-aux-Roses à la fin de 1967. Les études de radio-écologie continentale et marine continueront respectivement à La Hague et à Cadarache.

L'intéressante question du dessalement des eaux salées est basée sur la distillation. Je citerai la station expérimentale de Toulon. Parmi les autres techniques rappelons l'électrolyse et l'osmose. Le C. E. A. a créé un comité spécial de dessalement pour l'étude des procédés, pour l'étude des marchés et pour le regroupement des industriels, destiné à renforcer leurs positions sur le marché international. Rappelons que la Russie construirait actuellement une usine à surrégénérateur de 300 mégawatts spécialement destinée à cet intéressant problème du dessalement.

Les principes généraux du problème des déchets radio-actifs n'ont pas subi de changements notables par rapport à l'an dernier. Un souci constant d'amélioration a permis d'augmenter l'efficacité des procédés de décontamination, de rendre plus sûr le confinement des résidus radio-actifs et d'abaisser les prix de revient des traitements et des stockages. Les études permettent d'améliorer ou d'étendre certaines techniques intéressantes à des résidus plus difficiles à traiter ou à conditionner.

La politique suivie se propose suivant le cas : soit de disperser les résidus — effluents gazeux et liquides — préalablement décontaminés, dans le milieu ambiant — atmosphère, réseau hydrologique, mer — cette dispersion s'effectuant à des niveaux d'activité compatibles avec les recommandations, les directives ou les règlements émanant des organismes compétents et avec la situation particulière de chaque centre ; soit de contenir les éléments radio-actifs par un conditionnement approprié, solidifiés dans le ciment, enrobés dans le bitume ou vitrifiés à Marcoule.

Cela n'est pas sans poser des problèmes, comme l'ont souligné tout récemment les parlementaires du Cotentin inquiets des stockages de la société Infracome. Il faudrait que le Gouvernement puisse leur apporter tous les apaisements souhaitables, et pour la bonne marche de l'usine de plutonium de La Hague, et pour la sécurité absolue des populations.

J'en arrive maintenant à l'énergie nucléaire dans le cadre de l'Europe. Le traité d'Euratom ne posait pas de règles précises. Le premier engagement précis est celui pris par les gouvernements de la Communauté, en avril 1964, portant sur la recherche et l'expérimentation.

Le mémorandum de 1964 du Gouvernement français expose les critères d'une action commune, souligne l'urgence d'une action aussi peu dépendante que possible et définit les rôles

respectifs des programmes tant nationaux que communautaires. J'ajoute toutefois que, jusqu'à aujourd'hui, les discussions et les décisions ont été plutôt décevantes. Espérons que la fusion des institutions européennes, qui a été réalisée le 1<sup>er</sup> juillet 1967, permettra de trouver une solution satisfaisante dans le cadre économique plus vaste du Marché commun. Il faut qu'une meilleure compréhension européenne nous assure un approvisionnement en électricité au moindre coût, dans les meilleures conditions de sécurité et d'indépendance.

Avant de conclure, je voudrais vous entretenir quelques instants de la question fondamentale du choix des filières. Par tradition, la politique française a été dominée par l'affirmation dogmatique que seuls les réacteurs à uranium naturel modérés au graphite et refroidis au gaz carbonique répondaient à nos besoins. C'est la filière utilisée aux trois centrales de Chinon, à celle de Saint-Laurent-des-Eaux et à celle de Fessenheim, alors que les Américains ont une préférence pour la filière à l'uranium enrichi — eau ordinaire et que les constructeurs anglais préfèrent les réacteurs du type A. G. R., filière uranium enrichi - graphite - gaz.

Devons-nous modifier notre orientation première ? C'est le problème qu'a posé E. D. F. dans ses rapports de 1965 et 1966. Ce problème crucial du choix des filières fait actuellement l'objet des travaux de la commission consultative pour la production d'électricité d'origine nucléaire, sous la présidence de M. Couture.

Sa première conclusion tendait, d'une part, à nous faire profiter de nos connaissances pour réaliser dans la filière à uranium naturel de Fessenheim une puissance de 650 mégawatts et, d'autre part, à étudier la filière à uranium enrichi. Pour l'approvisionnement de celle-ci, on pourrait soit avoir recours à la production de l'usine basse de Pierrelatte qui serait, je l'ai déjà dit tout à l'heure, trop chère, soit construire un Pierrelatte civil qui reviendrait à 7 ou 8 milliards. Pierrelatte militaire a coûté 5 milliards. Dans cette hypothèse, le financement pourrait être soit purement national, soit au contraire organisé dans le cadre européen et notre part serait alors d'un milliard et demi sur les huit milliards prévus.

Mais la réalisation en France d'un programme de réacteur à uranium enrichi pose également la question de savoir dans quelles conditions ce réacteur sera construit. Doit-on se borner à faire construire ces centrales par une industrie française qui travaillerait sous licence américaine ? Doit-on, au contraire, envisager de mettre au point en France un nouveau modèle de centrale à uranium enrichi et eau légère ? Choisira-t-on la voie de l'acquisition de licences ou celle d'un effort national ?

Comme le soulignait récemment le journal *Les Echos*, « la guerre des filières ne doit pas avoir lieu ». Le C. E. A. et l'E. D. F. doivent coopérer étroitement pour les réacteurs à uranium enrichi.

Au début de l'année prochaine, le Gouvernement aura en main tous les éléments que rassemble actuellement la commission Couture. Il pourra prendre une décision sur la fameuse querelle des filières. Il sera enfin répondu aux questions : la France va-t-elle construire des centrales à uranium enrichi ? Combien et de quelle sorte ?

Le principe de la décision semble maintenant acquis dans l'esprit des experts. L'exploitation et l'assimilation des techniques développées à l'étranger conduiront à affiner encore les conditions de la collaboration du C. E. A., de l'E. D. F. et de l'industrie.

Aussi, le Gouvernement doit se prononcer sur les orientations qu'il compte donner, dans les années à venir, à la production d'énergie d'origine nucléaire. Pourrait-il, dès aujourd'hui, faire le point de cette importante question devant le Sénat ?

Sous réserve de ces observations, je vous propose de donner un avis favorable aux crédits du budget des services généraux du Premier ministre concernant l'énergie atomique. (*Applaudissements.*)

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, les rapports brillants et complets que vous venez d'entendre simplifient évidemment beaucoup la tâche du représentant du Gouvernement. Je m'efforcerai tout à la fois de ne pas répéter ce qui vient d'être exposé si clairement et avec une compétence que je salue et que j'envie, et de répondre sur les points qui ont particulièrement retenu l'attention de vos rapporteurs.

Ils se sont, et c'était bien normal à tous égards, intéressés spécialement au problème des crédits de la recherche qui

représentent le plus gros du budget des services généraux du Premier ministre.

En ce qui concerne l'enveloppe Recherche, je voudrais souligner, puisqu'elle a légitimement retenu l'attention de M. Houdet, que l'idée fondamentale qui a gouverné la préparation du budget de 1968 a été de promouvoir l'exécution du V<sup>e</sup> Plan dans de bonnes conditions. Cela suppose, en ce qui concerne l'enveloppe recherche, le maintien à un haut niveau de l'effort d'investissement, un développement plus rapide des crédits de fonctionnement et des structures administratives suffisamment souples, mais aussi suffisamment fortes, pour que ces crédits soient gérés dans des conditions d'efficacité convenables.

Le montant des autorisations de programme proposées pour l'enveloppe recherche s'élève à 700 millions de francs. Le pourcentage d'exécution cumulé des trois premières années du Plan avoisinera ainsi 47 p. 100, c'est-à-dire qu'il ne sera que peu au-dessous de l'échéancier optimum initialement prévu par la commission de la recherche.

D'ores et déjà, si le projet de budget est voté par le Parlement, on aura dépensé, en trois ans, plus d'argent que durant tout le IV<sup>e</sup> Plan en ajoutant la dotation initiale et la loi de programme complémentaire. Un effort particulier a été réalisé au profit de nouveaux organismes de recherche du ministère de l'éducation nationale. La répartition détaillée de ces crédits est donnée dans le document annexe au projet de loi de finances. Vous la connaissez, je n'insiste pas.

L'augmentation des crédits de fonctionnement constitue un impératif nécessaire au développement de la recherche et aussi à l'utilisation correcte des équipements nouveaux mis, les années précédentes, à la disposition des chercheurs. Ainsi, le montant des nouvelles mesures de fonctionnement s'élève-t-il à 187,5 millions de francs, soit plus de 17 p. 100 d'augmentation par rapport au montant de l'enveloppe de l'an dernier.

Le montant total des crédits de fonctionnement affecté à l'enveloppe recherche dépassera, en 1968, 1.250 millions de francs. La croissance de ces crédits depuis le début du V<sup>e</sup> Plan aura été de 50 p. 100. On se souvient, en effet, que leur montant n'était que de 828 millions de francs en 1966.

Répondant à la préoccupation exprimée par M. le rapporteur sur la coopération internationale, notamment européenne, je voudrais souligner que, dans la répartition de ces crédits, une priorité a été accordée non seulement aux organismes nouveaux mais aussi à l'action de coopération internationale et, enfin, à l'Institut national de la santé et de la recherche médicale. En même temps, de nouveaux crédits substantiels ont été accordés au ministère de l'éducation nationale qui a la responsabilité d'une grande partie de la recherche fondamentale et qui assure la formation de presque tous les jeunes chercheurs. Je citerai seulement quelques chiffres pour illustrer cette augmentation.

L'ensemble des dépenses françaises de recherche biomédicale s'élève aujourd'hui à 540 millions de francs, soit une augmentation de 17 p. 100 en un an et presque un doublement par rapport à 1963.

Quant aux crédits de fonctionnement de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, ils ont doublé en trois ans et, pendant cette même période, cet institut a reçu 100 millions de crédits d'équipement.

Pour ce qui est du C. N. R. S., ses effectifs auront augmenté de près du tiers en trois ans, si vous votez ce budget. Pendant la même période, les crédits de fonctionnement de cet organisme se sont accrus d'environ 50 p. 100.

Je voudrais souligner que l'augmentation impressionnante des crédits prévus par le V<sup>e</sup> Plan et que le Gouvernement vous propose constitue une condition nécessaire mais non suffisante du développement efficace de la recherche en France. Il importe, en effet, de veiller à l'utilisation de ces crédits et c'est naturellement ce souci qui a animé vos commissions. Pour certaines disciplines, dont le développement implique des investissements coûteux, les pouvoirs publics doivent exercer une coordination efficace et c'est dans cette intention qu'a été créé l'année dernière le Centre national d'exploitation des océans chargé de regrouper tous les moyens de l'océanographie française et pour lequel le Gouvernement vous demande de bien vouloir voter cette année 7 millions de crédits de fonctionnement et 25 millions d'autorisations de programme.

L'Agence nationale pour la valorisation de la recherche, qui prendra son départ en 1968, a été créée auprès du C. N. R. S. précisément pour relier les laboratoires de recherche fondamentale à l'industrie. Ce sont aussi des soucis d'amélioration de l'utilisation des crédits de recherche, par l'instauration de formules de gestion plus souples, qui ont provoqué la création d'établissements scientifiques nouveaux dont l'I. R. I. A. est le prototype.

J'en arrive maintenant à l'aide au développement. Il s'agit, chacun le sait, d'apporter une aide aux entreprises qui font de la recherche industrielle en leur accordant des subventions remboursables en cas de réussite. M. Houdet a particulièrement insisté sur l'importance de ces actions. C'est une procédure récente mais qui semble déjà remporter un grand succès. Certains matériels issus directement des contrats d'aide au développement ont reçu un accueil très favorable et ont fait, notamment dans le domaine de la grosse construction électrique, l'objet d'importantes commandes de l'étranger.

M. Houdet s'est cependant demandé s'il n'était pas nécessaire d'envisager davantage d'incitations fiscales pour développer encore plus cette action qu'il juge à juste titre fondamentale pour notre économie. Il existe déjà un certain nombre de mesures. Peut-être sont-elles encore insuffisamment connues mais nous entreprendrons effectivement dès l'année prochaine un plus grand effort d'information à ce propos. Je rappelle néanmoins : la possibilité pour les intéressés de déduire de l'assiette de l'impôt sur le revenu le montant de leurs dépenses courantes de recherche, le fait que les installations de recherche ne sont soumises à la patente qu'à un taux très réduit, le fait que la recherche bénéficie de dispositions particulières en ce qui concerne le droit d'enregistrement applicable aux actes constitutifs des sociétés de recherche, le fait que, sous réserve d'un agrément, les sociétés de recherches peuvent transférer à leur société-mère leur droit à déduction de la T. V. A. et, dans une mesure plus limitée, il est vrai, les pertes qu'elles ont pu éprouver.

Tout cela montre qu'il y a déjà d'assez nombreuses incitations.

A la vérité, on est frappé par le fait que les firmes françaises qui font de la recherche et du développement consacrent à ces activités une part de leur chiffre d'affaires souvent supérieure à celle que dépensent les firmes américaines pour les mêmes activités. Le problème est donc surtout d'inciter d'autres firmes à se joindre à cet effort et il est probable que ce qui empêche beaucoup d'entre elles de le faire c'est leurs dimensions insuffisantes. Aussi une des premières incitations de la recherche, aux yeux du Gouvernement, est une action favorisant les regroupements. On sait que le Gouvernement a entrepris cette action.

M. Houdet a bien voulu demander aussi que soit précisée — et ce sera un nécessaire effort de la réforme — la procédure d'aide au développement. Le principe en est assez simple : pour encourager les industriels à s'engager dans ces opérations de développement de produits et de procédés nouveaux, l'Etat participe aux risques puisqu'il accorde aux industriels une subvention de 50 p. 100 du prix total, subvention qui n'est remboursable qu'en cas de succès. En d'autres termes, l'Etat prend à sa charge 50 p. 100 des frais de l'échec éventuel.

Les critères d'attribution sont de deux ordres ; les critères économiques qui nous conduisent vers les branches économiques dont le développement a été jugé prioritaire : la chimie, la métallurgie, l'électronique ; les critères techniques, qui nous conduisent à encourager la nouveauté, l'originalité des idées contenues dans les dossiers soumis par les industriels. Il semble qu'il soit encore un peu tôt pour porter un jugement définitif, car les opérations de développement durent en moyenne deux ans et les procédures ne fonctionnent que depuis 1966, mais les premiers résultats paraissent nettement encourageants.

Je voudrais encore signaler, en ce qui concerne ces crédits d'aide au développement, qu'ils passeront, si vous votez le budget qui vous est soumis, de 125 à 150 millions de francs et qu'ils s'appliqueront, comme je viens de le rappeler en parlant des critères économiques, à quatre grands domaines essentiels : la métallurgie, la chimie, la construction électronique et la construction mécanique ; ils porteront sur des thèmes arrêtés d'un commun accord entre le ministère de la recherche, le ministère de l'industrie et le ministère de l'économie et des finances, ce qui est un bon exemple de la concertation et de la coordination très légitimement souhaitées par tous les orateurs qui m'ont précédé à la tribune.

J'aborde maintenant les problèmes de la recherche spatiale et atomique.

Au moment d'examiner les crédits qui leur sont consacrés, je voudrais souligner que ces crédits ne concernent pas d'éventuelles applications militaires. L'exploration de l'atmosphère et de l'espace, la construction de satellites d'application, les recherches fondamentales en physique des hautes énergies, la production d'électricité d'origine nucléaire sont des activités scientifiques ou industrielles extrêmement coûteuses et indispensables à l'essor de notre pays. Elles sont totalement indépendantes des recherches proprement militaires pour lesquelles les armées disposent de crédits propres qu'elles utilisent directement ou qu'elles transfèrent au commissariat à l'énergie atomique lorsqu'elles ont recours à lui.

Je commencerai par l'espace. En ce domaine, l'objectif poursuivi est double et il a été particulièrement mis en lumière par les rapporteurs.

Il faut, en premier lieu, maintenir un niveau suffisant d'expériences scientifiques, en raison de leur intérêt propre et aussi du progrès qu'elles sont susceptibles d'engendrer, notamment pour la deuxième génération d'engins.

En second lieu, la France juge indispensable d'entreprendre la construction de satellites de télécommunications en raison de l'importance actuelle et prévisible d'un tel système. Ce programme implique une coopération internationale, car le coût du développement de ces satellites paraît excéder les possibilités d'un seul pays. En attendant la mise au point d'un satellite européen, la France et la République fédérale se sont mises d'accord sur un programme de satellite expérimental appelé *Symphonie*.

La préparation de ce programme et aussi la nécessité d'achever rapidement les installations de la base de Kourou, qui sera utilisée pour les lancements, justifient la structure du budget demandé par le C. N. E. S. pour 1968.

En ce qui concerne le commissariat à l'énergie atomique, la subvention de l'Etat atteindra, en 1968, si vous voulez bien accepter ce budget, 2.040 millions au lieu de 1.950 l'an dernier. Compte tenu des diverses ressources, le budget civil de cet organisme s'élèvera sans doute à quelque 2.340 millions. Il avait atteint l'année dernière 2.264 millions.

Ce budget, qui a été parfaitement analysé par les rapporteurs et spécialement M. Schmitt qui s'y est particulièrement attaché, assure la continuité du fonctionnement du commissariat et lui permet les grandes recherches qui préparent l'avenir.

La continuité, c'est, pour l'essentiel, la production d'uranium et le fonctionnement des services généraux. Le budget de 1968 ne marque, à cet égard, aucun infléchissement sensible de la politique antérieurement suivie. Il vise à assurer le maintien du potentiel constitué par la France dans ce domaine.

Mais l'avenir, c'est la recherche. Celle-ci est appelée à se développer à la fois dans le domaine de la physique fondamentale et dans celui de la production d'électricité d'origine nucléaire.

Dans le premier domaine, celui de la physique fondamentale, l'année 1968 verra la mise en service d'un accélérateur linéaire à électrons de 300 mégaelectrons-volts, qui fournira des faisceaux d'électrons de très grande intensité. D'autre part, le commissariat poursuivra les recherches et travaux entrepris en ce qui concerne les chambres à bulles pour lesquelles on sait qu'il a acquis une position très forte. Enfin, il est associé aux études entreprises en vue de conseiller le Gouvernement dans le choix difficile d'une politique à suivre en physique des autres énergies, tant sur le plan national que dans le cadre du centre européen de recherche nucléaire, à Genève.

Sur le second point, la production d'électricité d'origine nucléaire, je voudrais souligner qu'elle demeure un objectif fondamental de la politique du Gouvernement. L'essentiel des efforts est concentré sur le développement de la filière dite française à uranium naturel, qui a atteint un niveau compétitif international et présente des avantages évidents du point de vue de l'indépendance énergétique et industrielle. Cette priorité n'exclut cependant pas l'étude d'autres filières, notamment à eau lourde, voire à eau ordinaire.

Effectivement, tout à l'heure, MM. Schmitt et Houdet ont insisté particulièrement sur l'intérêt qu'ils attacheraient à connaître les orientations que le Gouvernement entend donner à sa politique en ce domaine. Son choix avait été arrêté en 1964 et c'était, on le sait, celui de la filière des réacteurs à uranium naturel-graphite-gaz, et d'un programme de centrales nucléaires totalisant de 2.500 à 4.000 mégawatts électriques.

Jusqu'à présent, aucun élément n'a paru justifier un changement d'orientation. Sur le plan des coûts de revient de l'énergie produite, il apparaît que les centrales à uranium naturel — graphite — gaz devraient produire du courant au même prix que, par exemple, les centrales de type anglais ou américain si elles étaient alimentées avec de l'uranium enrichi national ou européen. Au surplus, le développement d'une technique nationale assure à notre industrie une indépendance industrielle aussi grande que possible et l'emploi d'uranium naturel contribue à améliorer notre indépendance énergétique. Enfin, la filière française produit deux fois et demi plus de plutonium que les autres, ce qui représente un intérêt considérable, ce métal servant à démarrer les réacteurs surgénérateurs de l'avenir, qui en nécessitent de grandes quantités.

Cependant, le Gouvernement a chargé la commission consultative pour la production d'électricité d'origine nucléaire de

procéder à un examen sans exclusive des différents programmes envisageables. Le Gouvernement attend ce rapport pour le début de l'année 1968 et c'est seulement à ce moment-là qu'il pourra examiner si d'éventuelles modifications à la décision de 1964, sont nécessaires, ce qui n'aurait rien de choquant s'agissant d'un domaine en évolution très rapide.

Je voudrais préciser, pour répondre à un vœu de M. Schmitt que, au moment où le Gouvernement disposera de ces éléments d'information il ne manquera pas d'informer le Sénat, vraisemblablement lors de la prochaine session.

Comme l'a dit M. Schmitt, à long terme, les réacteurs surrégénérateurs constituent une solution qui paraît effectivement pleine d'avenir. Dans ce domaine, le commissariat à l'énergie atomique a essentiellement pour tâche d'achever les études préliminaires à la construction du prototype *Phénix*; le début des travaux proprement dits devrait avoir lieu, comme on le prévoyait, dans le courant de l'année 1969.

Le développement de nos activités nucléaires se trouve ainsi orienté dans des directions qui paraissent aller dans le sens de l'intérêt national et qui sont celles où le potentiel du commissariat à l'énergie atomique lui permet de jouer un rôle essentiel.

Mesdames, messieurs, au terme de cet exposé déjà trop long et cependant incomplet sur les problèmes du budget de la recherche scientifique, je voudrais rappeler les efforts du Gouvernement sur le plan de la coopération internationale.

Tout à l'heure, MM. Houdet et Schmitt ont insisté particulièrement sur cette nécessité. M. Houdet s'est inquiété du retard technologique européen.

Il est vrai que les Etats-Unis dépensent beaucoup plus que les Européens dans la recherche — développement; mais il faut souligner ici que l'écart technologique paraît indissociable de l'écart dans la pratique des techniques d'organisation. Sur ce plan aussi, l'avance des Etats-Unis est considérable, qu'il s'agisse de la liaison entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée ou entre la recherche appliquée et le développement, ou qu'il s'agisse enfin de la mobilité professionnelle. C'est parce que les Etats-Unis dépensent mieux dans tous les secteurs qu'ils peuvent dépenser plus dans la recherche — développement et préparer ainsi l'avenir.

Mais ces constatations ne doivent pas, nous semble-t-il, nous rendre défaitistes. En effet, sur le plan scientifique comme sur le plan technique, il y a des domaines dans lesquels l'écart est à l'avantage de la France; je nommerai, à titre d'exemple, la télévision en couleur, la métallurgie des métaux légers ou les transformateurs de haute tension. Nous devons donc poursuivre notre effort et ne pas renoncer.

Sans doute, comme l'a indiqué M. Houdet, il y a lieu de chercher à développer cet effort sur le plan d'une coopération européenne. On sait qu'à l'initiative du Gouvernement français, les six pays de la Communauté économique européenne ont décidé de créer un groupe de travail de la recherche scientifique et technique auprès du comité de politique économique à moyen terme. Ce groupe devrait permettre à chaque membre de comprendre la politique technique et scientifique des autres partenaires et devrait ainsi faciliter la mise en œuvre de programmes communs.

Nous espérons ainsi que les mois prochains pourront être marqués par le démarrage d'une véritable politique scientifique commune et de l'étude des solutions à donner à ce problème de l'écart technologique entre l'Europe et les Etats-Unis.

La récente conférence des ministres de la science à Luxembourg a mis l'accent sur la nécessité qu'il y a pour les pays de la Communauté de mener cette politique technologique commune. Déjà des thèmes précis de coopération scientifique et industrielle ont été mis à l'étude pour les mois à venir.

J'ajoute que sans attendre ces développements fort heureux que l'on poussera au maximum, la France avait engagé de nombreuses actions avec d'autres pays: avec l'Allemagne en ce qui concerne le projet *Symphonie*, à Grenoble, avec l'Union soviétique, le projet *Roseau*, avec la Grande-Bretagne pour les projets aéronautiques *Concorde* et *Air-bus*. C'est dire dans quel esprit le Gouvernement entend poursuivre un effort de coopération internationale aussi large que possible.

Pour en terminer, après le fond, la forme.

Aussi bien ces préoccupations se rejoignent-elles souvent. M. le rapporteur a exprimé le désir de se voir soumettre un jour un document unique. Je pense que cela pose des problèmes techniques plus que des problèmes de principe. Il faut toutefois souligner que le document annexe constitue un premier pas important dans l'amélioration de la documentation soumise à l'appréciation du Parlement.

Je veux assurer M. le rapporteur qu'il entre dans les intentions du Gouvernement de compléter ce document, en y insérant des renseignements nécessaires au contrôle de l'Assemblée.

Mais un autre point a aussi retenu l'attention de M. Houdet: la situation des cinq maisons de promotion sociale et de formation professionnelle créées dans le cadre du nouveau système, secrétariat et fonds commun; ces maisons étaient ouvertes depuis fort peu de temps lorsque cette orientation est survenue et peut-être certaines d'entre elles en ont-elles éprouvé des doutes quant à l'orientation qui devait être donnée à leurs activités, et je dis « certaines d'entre elles », car j'en connais une qui me paraît avoir rempli les tâches pour lesquelles elle avait été créée.

En tout cas, pour y voir clair en ce domaine, M. le Premier ministre a chargé un inspecteur des finances d'établir un rapport sur l'activité de ces maisons et le rapport vient d'être déposé. Ni le secrétariat d'Etat ni le groupe permanent ni le comité interministériel n'ont pu encore s'en saisir et il leur appartiendra, les premiers, d'en tirer les conclusions, mais je puis indiquer que des solutions adaptées au cas de chaque maison seront recherchées en fonction de tous les aspects des problèmes et en particulier — ce qui est la préoccupation de M. Houdet — en fonction des besoins régionaux.

Ces établissements peuvent être utiles en effet en concourant à des opérations de formation correspondant à des situations particulières de telle ou telle région. Nous serons bientôt saisis d'un jugement objectif sur le fonctionnement de ces maisons et des enseignements que les organismes compétents seront en mesure d'en tirer pour l'orientation future de leurs activités.

Au terme de ces explications, je remercie le Sénat de l'intérêt très marqué qu'il a bien voulu accorder aux problèmes et tâches capitales de la formation et de la recherche qui, incontestablement, conditionnent l'avenir de la France et de l'Europe, et je souhaite que cet intérêt veuille bien le conduire à voter les crédits qui lui sont demandés à cet effet. (*Applaudissements au centre.*)

**M. Henri Longchambon.** Je demande la parole.

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

**M. Henri Longchambon.** Monsieur le secrétaire d'Etat, le temps nous étant très mesuré, je bornerai mon intervention à une seule observation que je crois fondamentale.

Le défaut essentiel de notre politique en matière de recherche scientifique — défaut qui ne date pas d'aujourd'hui — c'est l'oubli que la recherche a besoin d'hommes, de cerveaux et de main-d'œuvre compétente plus que de bâtiments et de matériel. Je dois relever, dans les documents qui nous ont été soumis, quelques chiffres. Les premiers, tout le monde les a cités, mais sans y attacher, à mon sens, une importance suffisante: aux Etats-Unis d'Amérique, 46 p. 100 de la population adolescente sont dans l'enseignement supérieur et l'on compte 26 scientifiques confirmés pour 10.000 habitants, alors qu'en France nous en avons 8, c'est-à-dire trois fois moins. C'est là la véritable mesure de la différence, du « *gap* » entre l'Europe — car malheureusement les autres pays d'Europe sont dans la même situation que la France dans ce domaine — et les Etats-Unis d'Amérique et ce n'est que lorsque cette différence aura été supprimée que le problème du défi américain sera résolu.

C'est au ministère de l'éducation nationale, par la formation de toute la population, par l'élevation de sa culture, par la formation de scientifiques, de chercheurs, de techniciens et d'ouvriers qualifiés de toutes compétences, que revient la tâche de relever le défi américain.

De ce point de vue, quelques autres chiffres de votre projet de budget me paraissent inquiétants.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez dit que, dans son ensemble, l'enveloppe « recherche » tendait à satisfaire aux prévisions du V<sup>e</sup> Plan en la matière. « Dans l'ensemble » peut-être, mais les chiffres figurant dans votre document montrent que le pourcentage de réalisations pour le ministère de l'éducation nationale, dont vous venez de dire à la tribune qu'il avait la tâche fondamentale de formation des hommes et de développement de la recherche, était seulement de 40 p. 100 seulement des prévisions du Plan, soit le chiffre le plus bas de tous ceux qui sont cités en ce qui concerne les dotations de l'enveloppe « recherche ». C'est tout de même curieux, alors que c'est là que devrait être porté l'effort maximum!

J'observe également que la dotation « recherche » du ministère de l'éducation nationale comprend 75 p. 100 pour le C. N. R. S. et 25 p. 100 pour l'enseignement supérieur. Je ne veux certes

pas opposer ces deux grandes maisons, qui ont l'une et l'autre en charge la responsabilité d'une grande part de la recherche dans ce pays, en particulier la recherche fondamentale. Mais je remarque que l'enseignement supérieur — toujours d'après votre très utile rapport — compte 20.000 chercheurs et le C. N. R. S. 5.000. Le budget de la recherche de l'enseignement supérieur était évalué, pour 1964, à 545 millions de francs, avec 20.000 chercheurs, et à environ 500 millions de francs pour le C. N. R. S., avec 5.000 chercheurs.

Je sais très bien que le C. N. R. S. et l'enseignement supérieur collaborent, que des échanges d'hommes et de crédits s'opèrent entre ces deux organismes, mais je dois noter tout de même cette disparité, qui tend à laisser croire que ce qui importe, c'est de développer les organismes de recherche proprement dits, les laboratoires de recherche en tant que tels, au détriment des laboratoires qui forment les chercheurs et les scientifiques. Cette voie serait extrêmement dangereuse.

Comme nous l'avons demandé ici presque chaque année, depuis dix ans, en diverses occasions, un effort considérable doit être fait pour la formation intellectuelle de la population française si l'on veut faire face au défi américain. Certes, toutes les actions que l'on nous a décrites au titre de la politique de la recherche scientifique, actions concertées, aide au développement, créations d'instituts et d'organismes nouveaux, sont très utiles, ne serait-ce que pour bâtir, peu à peu, d'une façon logique les structures saines et efficaces d'une action de recherche scientifique plus ample en France.

Mais il ne faut pas se faire la moindre illusion, l'efficacité de ces actions, qui n'est fonction essentiellement des dotations budgétaires mais des disponibilités en hommes qualifiés dans ce pays, ne peut avoir l'ampleur voulue pour le redressement à opérer.

Problème européen ? Certes, il est incontestable que, sur le plan des réalisations technologiques, un effort au niveau européen d'ensemble est indispensable, mais ce n'est qu'au prix de l'addition de populations nationales françaises, allemande et autres, portées au niveau américain dans leur éducation, que l'Europe elle-même pourra faire face au défi américain. Ce n'est pas par l'addition des carences de la France, de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne et des autres pays européens dans ce domaine que nous pouvons espérer un résultat positif.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il nous faudrait au moins dix ou quinze ans pour rattraper ce retard que l'Europe a pris vis-à-vis des Etats-Unis d'Amérique, et, pendant ce laps de temps, la différence que nous constatons aujourd'hui se serait largement accrue. Cependant, cela ne nous rendrait pas pessimistes si nous constatons qu'à partir d'aujourd'hui l'effort que nous réclamons était entrepris avec la vigueur voulue.

En effet, il est du caractère propre de la science de renouveler constamment les choses, d'apporter constamment du nouveau et, dans quinze ans, les techniques valables pourront aussi bien — et peut-être mieux — être élaborées et mises en valeur par une population européenne éduquée comme l'est actuellement la population des Etats-Unis que par cette dernière.

J'affirme ma conviction que, si cet effort est entrepris, le défi américain, dans quinze ans, quelle que soit la différence qui nous séparera des Etats-Unis à cette époque, pourra être parfaitement relevé. (*Applaudissements.*)

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

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

**M. le secrétaire d'Etat.** Je voudrais, en quelques mots, monsieur le président, répondre à M. le sénateur Longchambon, dont la brillante intervention a été écoutée avec attention par tous, que le Gouvernement partage à la fois son appréciation des difficultés qui seront nôtres pour de nombreuses années encore et sa confiance dans la possibilité, pour la France et pour l'Europe, de les surmonter. Il est parfaitement exact que le problème de la formation des hommes, c'est-à-dire, celui de l'enseignement supérieur est fondamental en ce qui concerne la recherche. Sans doute cela exige-t-il non seulement des crédits, mais l'adaptation de l'ensemble de notre enseignement, la formation des jeunes gens et l'adaptation des esprits, ce qui est une tâche très difficile et très longue. Pour marquer la volonté du Gouvernement d'aller dans la direction que M. Longchambon a indiquée avec la compétence qui est sienne, je dois souligner, d'une part, que cette année les crédits d'investissements du C. N. R. S. ont été majorés pour tenter de rattraper le retard indiqué et, d'autre part, qu'il est prévu de transférer au C. N. R. S. certains investissements de l'enseignement supérieur qu'il est mieux placé pour gérer.

J'ajouterai que, de 1962 à 1968, le nombre des emplois budgétaires de l'enveloppe Recherche est passé de 12.428

à 20.826, ce qui montre que, dans la mesure où le contexte nous le permet, nous cherchons bien à aller dans la voie indiquée par M. Longchambon.

**M. Roger Houdet, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Houdet, rapporteur spécial.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez bien voulu répondre à la plupart des questions qui vous ont été posées au nom de la commission des finances comme au nom de la commission des affaires économiques, mais il en est une sur laquelle nous aimerions avoir votre avis.

Vous savez que le Sénat comme le Gouvernement attachent une importance considérable aux questions d'informatique. Dans le monde moderne, c'est l'élément incitateur de toute action dans le domaine de la recherche et de l'industrie et vous avez créé, à cet effet, un instrument intellectuel, l'institut de la recherche d'informatique et d'automatique. Les crédits mis à sa disposition nous semblent faibles, mais encore faut-il être assuré qu'ils seront bien utilisés.

Ce qui nous inquiète, c'est le mélange des crédits affectés aux installations provisoires du camp de Voluceau et des crédits destinés à une installation définitive — peut-être loin de la région parisienne si la compagnie internationale pour l'informatique s'installe dans le Sud-Ouest et si l'I.R.T.A. a le désir légitime de l'y suivre. Ce mélange de crédits nous inquiète, je le répète, surtout étant donné leur faiblesse.

C'est sur ce point particulier, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous aurions souhaité une réponse de votre part.

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

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

**M. le secrétaire d'Etat.** Monsieur le rapporteur, les crédits qui sont demandés pour 1968 doivent être considérés essentiellement comme des crédits d'installation car le camp de Voluceau est particulièrement mal adapté aux besoins et il faut prévoir d'importantes dépenses pour les ordinateurs et pour les différents aménagements nécessaires.

Quant à l'effort dans ce domaine de l'informatique, il semble être limité au départ, en ce qui concerne la France, par l'infrastructure industrielle, qui ne permettrait probablement pas immédiatement l'emploi de crédits plus importants.

C'est pourquoi les dotations sont telles cette année — et par là je réponds à la fois à votre question et à la préoccupation que M. Coudé du Foresto avait exprimée au sein de la commission — qu'il faut certainement s'attendre à ce que des augmentations soient nécessaires à mesure que l'amélioration de cette infrastructure industrielle permettra de développer l'effort dans des conditions efficaces.

La collaboration européenne est-elle en mesure de nous soulager dans cet effort, partiellement au moins ? Un jour sans doute, pas tout de suite, pour les mêmes raisons. C'est qu'il faut d'abord disposer d'un outil industriel suffisant pour pouvoir instaurer une telle collaboration ce qui, par conséquent, semble ne le rendre possible qu'à partir de 1970 et dans les années suivantes.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autre observation ?...

Les crédits des services généraux du Premier ministre sont réservés.

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (section III, direction des Journaux officiels) qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

#### ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : moins 3.412 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

#### ETAT C

(Mesures nouvelles.)

**M. le président.**

« Titre V :

« Autorisations de programme, plus 300.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 300.000 F. » — (Adopté.)

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (section VII, Conseil économique et social) qui figurent à l'état B, rattaché à l'article 36.

## ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : moins 110.000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

### SECTION I : SERVICES GÉNÉRAUX (Aménagement du territoire).

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire, incluses dans les crédits des services généraux du Premier ministre.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans le rapport écrit qui vous a été distribué je me suis efforcé, au nom de la commission des finances, d'analyser objectivement et dans leur détail les moyens de fonctionnement de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

J'ai fait en particulier ressortir l'augmentation substantielle des crédits mis à la disposition du nouveau ministère et de ceux mis à la disposition du secrétariat permanent pour l'étude des problèmes de l'eau.

Alors que la délégation disposait, en 1967, de 4.913.121 francs, elle reçoit, en 1968, 5.977.613 francs. Il s'agit donc d'une augmentation de 21 p. 100.

Au chapitre 44-01 du budget des services du Premier ministre, on constate une augmentation de 50 p. 100 de la subvention à la délégation. Elle passe de 800.000 à 1.200.000 francs. Cette augmentation correspond à des subventions qui seront versées à des organismes de recherches publics, à des laboratoires de faculté, à des organismes tels que l'Electricité de France, à des sociétés d'économie mixte ou à des laboratoires travaillant sous contrat. Ces subventions permettent d'infléchir ou de compléter aussi certaines recherches, en particulier celles qui ont pour objet une meilleure connaissance des ressources en eau et des phénomènes de pollution de l'eau.

J'ai cru bon de rappeler les organismes de l'aménagement du territoire, tant au niveau national que régional. On constate que l'organisme de l'avenue Charles-Floquet devient de plus en plus le pivot de la politique régionale française. Ses tâches s'accroissent et se diversifient de plus en plus. Relevant désormais directement du ministre, il conserve cependant une structure légère. Il s'apparente plus à un cabinet qu'à une administration hiérarchisée et compartimentée de style classique. La délégation disposait de soixante-trois employés en 1967, elle en aura quatorze de plus en 1968. Ses membres sont tous des chargés de mission, détachés ou mis à la disposition par leur corps d'origine.

Vous trouverez dans mon rapport écrit l'indication des secteurs auxquels ces chargés de mission collaborent et aussi la nomenclature des nombreux groupes de travail rattachés à la délégation elle-même.

Je passe au fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, qui est le fonds d'investissement de la délégation. Dans le rapport écrit de nombreux tableaux annexes vous donneront le détail des interventions multiples de ce fonds dont les dotations, depuis sa création en février 1963, ont suivi — chapitre 65-01 — une progression régulière : en chiffres ronds 110 millions d'autorisations de programme et 36 millions de crédits de paiement en 1963, 219 millions d'autorisations de programme et 199 millions de crédits de paiement en 1968.

Je voudrais dire quelques mots de l'utilisation des crédits du fonds par secteurs d'équipement. Depuis sa création en 1963, le fonds a consacré 648 millions d'autorisations de programme à des interventions opérationnelles intéressantes à peu près tous les secteurs d'équipements.

Voici, en pourcentage, les secteurs qui, selon la nomenclature du V<sup>e</sup> Plan — que je vous conseille de revoir — ont bénéficié des principales interventions : secteur routier (rase campagne et milieu urbain), 37 p. 100 ; équipements du secteur rural (notamment grands aménagements régionaux, services publics ruraux, aménagements de villages), 11,5 p. 100 ; télécommunications, 10 p. 100 ; enseignements technique et professionnel,

10 p. 100 ; ports maritimes, 7,3 p. 100 ; transfert de l'E.N.S.A. à Toulouse, 5,8 p. 100 ; équipement urbain, 5,6 p. 100 ; voies de navigation intérieure, 5,6 p. 100.

Il convient de souligner que cette énumération, selon la nomenclature du Plan, empêche de bien mesurer certaines orientations sectorielles de l'intervention du fonds. Ainsi beaucoup d'actions ont été décidées en raison de leur caractère touristique, monsieur le secrétaire d'Etat, bien qu'elles soient classées sous des rubriques différentes : ports de plaisance, équipements forestiers, voies de communication. Tout cela évidemment ne facilite pas la présentation d'un rapport comme c'est le cas lorsqu'il s'agit d'un budget d'un département ministériel bien caractérisé et, bien sûr, ce que je viens d'indiquer ne constitue pas une nomenclature définitive, mais simplement partielle.

Il conviendrait aussi d'additionner les dotations affectées à la voirie urbaine (18 p. 100), à celles des équipements urbains pour apprécier plus exactement l'effort véritable du fonds en faveur des villes. Une analyse plus poussée ferait en outre ressortir que les métropoles d'équilibre ont, à elles seules, bénéficié de 23,18 p. 100 des dotations régionalisées du fonds, qui représentent 629 millions de francs.

Si j'examine l'utilisation des crédits du fonds par régions de programme, je constate que les interventions opérationnelles régionalisées depuis 1963 font ressortir une nette prépondérance des dix régions de l'Ouest — surtout bien entendu en restant dans la nomenclature du Plan Est-Ouest selon la définition de la commission nationale pour l'aménagement du territoire — qui reçoivent 61,4 p. 100 des crédits, contre 38,6 p. 100 pour les dix régions dites de l'Est. La région parisienne, naturellement, est exclue et n'a bénéficié d'aucune aide du fonds.

Il faut souligner que dans les dix régions de l'Est, les interventions du fonds concernent les métropoles d'équilibre, dont le développement rapide est indispensable — je le crois du moins — pour faire contrepoids à Paris, ainsi que les zones où le niveau des équipements demande un effort particulier. Je cite pour mémoire la Corse, l'enseignement technique et les télécommunications dans le Nord.

Voici une analyse de la répartition des interventions par régions : Bretagne, 16,21 p. 100 ; Midi-Pyrénées, 11,68 p. 100 ; Nord, 9,04 p. 100 ; Aquitaine, 7 p. 100 ; Pays de la Loire, 6,93 p. 100 ; Lorraine, 5,63 p. 100 ; Provence-Côte d'Azur-Corse, 5,60 p. 100 — dont Corse seule, 3,41 p. 100 — ; Poitou-Charente, 5,54 p. 100 ; Picardie, 0,15 p. 100 ; Centre, 0,52 p. 100 ; Haute-Normandie, 0,69 p. 100.

Si j'examine l'utilisation des crédits du fonds affectés à des études, je reconnais que l'analyse sectorielle ou régionale ne permet pas de juger l'utilisation faite de toute la dotation. En effet une partie de ces crédits ne peut se classer aisément. Il s'agit *grosso modo* des études diverses en faveur desquelles le fonds intervient fréquemment. Leur montant est important puisque, du 1<sup>er</sup> août 1966 au 31 juillet 1967, il atteint 63 millions 712.391 francs. Ces études touchent à des domaines très divers : urbanisation, bassin parisien, communications, activités et emploi, tourisme, sport et loisirs, parcs naturels, eau, prototypes. Je mentionne particulièrement les études relatives à la décentralisation industrielle. Des crédits sont également affectés à l'étude des problèmes de reconversion dans le Nord, dans la Lorraine et à Saint-Etienne.

Une grande partie des études est suivie sur le plan national par la délégation à l'aménagement du territoire. Celles qui sont effectuées sur le plan régional, par délégation de crédits aux préfets, comprennent les études confiées aux comités d'expansion ou aux bureaux d'industrialisation.

Enfin, je veux évoquer ici l'importance des crédits pour l'action dans le domaine de l'eau ; c'est le chapitre 67-00, chapitre nouveau intitulé « dotation en capital des agences financières du bassin et autres interventions dans le domaine de l'eau ». Pour la première année, ce chapitre est doté de 15 millions de francs en autorisations de programme comme en crédits de paiement. C'est la loi du 16 décembre 1964 qui a institué ces agences financières de bassin, établissements publics nationaux qui ont reçu mission d'aider à la réalisation d'équipements d'intérêt commun, d'une part, de participer, sous forme d'incitations, à la lutte contre la raréfaction, le gaspillage et la pollution des eaux, d'autre part.

Il est apparu que le problème de l'eau ne pouvait plus être étudié dans le seul cadre de la spécialisation traditionnelle de chaque département ministériel. Les crédits du nouveau chapitre des services généraux du Premier ministre sont donc utilisés essentiellement — j'attire votre attention sur ce point — non comme subventions d'équilibre, mais comme dotations en capital apportées par l'Etat aux agences financières de bassin. Ces dotations les aideront à financer leurs installations, leurs études, leurs interventions en faveur de la réalisation d'ouvrages.

En 1967, les agences ont bénéficié d'une dotation de démarrage de 10 millions de francs qui a été prélevée sur les crédits du F. I. A. T.

Puisque je parle de l'eau, des agences financières qui doivent, je le rappelle, veiller à la lutte contre la raréfaction, le gaspillage et la pollution des eaux, je me permets de demander au Gouvernement de ne pas oublier le problème très important sur lequel je reviens chaque année : celui de l'assainissement de nos villages. Il y a là, à mon avis, une action efficace à mener. Peut-être doit-elle être suivie dans le cadre de ces études car à quoi serviraient les efforts que nous faisons tous pour moderniser nos villages afin d'apporter aux ruraux un confort qui leur a manqué depuis si longtemps si, après leur avoir amené l'eau, rendu leur habitat plus confortable, nous nous trouvons indéfiniment devant la situation que nous connaissons bien, c'est-à-dire l'impossibilité d'évacuer les eaux usées, ce qui pose aux municipalités un problème extrêmement difficile à résoudre ?

Afin de respecter le temps de parole qui m'est accordé, je me permets, mes chers collègues, de vous renvoyer pour le reste à mon rapport écrit. Vous y trouverez, je l'espère, toute la documentation que vous pourriez souhaiter en ce qui concerne la décentralisation industrielle, le problème des conversions, la décentralisation du secteur tertiaire, l'aménagement interne des régions, l'aménagement urbain, la politique de l'eau que je viens d'évoquer brièvement, la mise au point de techniques nouvelles, comme l'aérotrain et le naviplane.

En guise de conclusion, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous présenter quelques remarques.

Des efforts importants et multiples ont été entrepris par la délégation et poursuivis depuis plusieurs années. Des réussites ont été incontestablement enregistrées, des échecs aussi, comme il arrive à toute œuvre humaine. Cependant, la tâche reste immense. Chaque année, elle se complique par suite des évolutions économiques incessantes. Le Gouvernement paraît l'avoir bien compris puisque, au cours de cette année, c'est un ministre délégué auprès du Premier ministre qui assume l'entière responsabilité de l'aménagement du territoire.

**M. Antoine Courrière.** Où est-il ?

**M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial.** Nous voulons voir dans ce fait la preuve de l'intérêt majeur que porte le chef du Gouvernement à cet important problème qui, pour nous, est essentiel. Nous voulons aussi trouver dans la création de ce nouveau ministère l'assurance qu'une plus grande coordination existera désormais entre les différents départements ministériels concernés. L'arbitrage indispensable du Premier ministre saura, nous l'espérons, mettre fin à toute création superflue de commissions et à certaines études qui risquent de faire double emploi.

Par-dessus tout, nous souhaitons qu'à l'échelon régional et départemental l'information sur l'aménagement du territoire soit meilleure. A cet effet, il importe que des contacts soient établis plus fréquemment entre le ministre délégué, les organismes régionaux ou départementaux et les élus locaux. Ceux-ci ne sont-ils pas les intermédiaires les plus qualifiés (*Très bien ! à gauche.*) pour faciliter la tâche de la délégation à l'aménagement du territoire en lui fournissant des indications sur la façon d'aborder les problèmes si complexes qui se posent et ce avant que les décisions définitives ne soient prises à l'échelon national ? L'œuvre si importante, si difficile, si exaltante aussi, qui consiste à aménager son pays serait ainsi mieux comprise de tous. Elle deviendrait, je le répète, l'œuvre de tous et, dès lors, chacun y apporterait, j'en suis sûr, son soutien.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission soumet à l'appréciation du Sénat les crédits intéressant l'aménagement du territoire. (*Applaudissements.*)

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

**M. Henri Tournan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si la concentration de la population française dans de grandes agglomérations urbaines, en premier lieu dans la région parisienne, ainsi que dans certaines zones où l'industrie a trouvé des conditions particulièrement favorables à son essor, se poursuit sans doute depuis plus d'un siècle, elle s'est fortement accrue depuis une dizaine d'années.

En contrepartie, de vastes régions du territoire dont l'économie est à prépondérance agricole, connaissent une stagnation, sinon une régression allant de pair avec un dépeuplement qui tend à s'accroître. Ainsi, le territoire français se caractérise

par la juxtaposition de régions à forte densité démographique et d'immenses étendues où vit une population de plus en plus clairsemée.

Or, dans les deux cas, une existence normale risque de ne plus être possible. Est-il besoin d'insister sur les conditions inhumaines dans lesquelles vivent les habitants des grandes cités ? D'autre part, une trop grande dispersion de l'habitat dans les régions rurales ne crée-t-elle pas un sentiment de solitude et d'abandon, difficilement acceptable à notre époque ?

Cette évolution n'est pas seulement préoccupante sur le plan humain ; elle impose, en outre, des charges croissantes à la collectivité nationale car l'organisation de grands ensembles urbains entraîne des investissements énormes tandis que les régions rurales, faute de ressources suffisantes, ne peuvent, sans aide extérieure, créer les équipements collectifs indispensables à leur développement, si ce n'est à leur survie. Il faut donc que l'Etat intervienne afin que la progression anarchique de l'économie n'aboutisse pas à des déséquilibres de plus en plus accentués entre régions, en faisant en sorte que l'expansion ne soit pas limitée seulement à certaines zones privilégiées, mais profite à l'ensemble du pays.

Ainsi la notion d'aménagement du territoire s'est progressivement imposée à l'opinion et au Gouvernement et conduit à la création auprès du Premier ministre de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. Les principes d'une politique cohérente d'aménagement du territoire n'ont pu être dégagés qu'après de longues études auxquelles de nombreuses instances ont été amenées à coopérer et qui forment maintenant une doctrine suffisamment élaborée.

L'avenir de la région parisienne domine l'ensemble des problèmes posés par l'aménagement du territoire. Sa croissance doit être canalisée dans le cadre d'un schéma directeur qui trace son développement futur selon certains axes préférentiels et prévoit la création de centres urbains nouveaux.

Sans doute, en tant que capitale nationale et métropole internationale, l'agglomération parisienne joue-t-elle un rôle particulier dans l'ensemble du territoire. Il n'en demeure pas moins nécessaire d'assurer un meilleur équilibre entre celle-ci et le reste du pays, afin d'éviter autour de Paris une excessive centralisation qui contrarie l'harmonieux développement de la province. L'action à entreprendre doit tendre à freiner le rythme d'accroissement de la population afin que la prévision de 14 millions d'habitants soit atteinte le plus tard possible.

Pour y parvenir, il faut dégager une politique de promotion des centres urbains et définir une structure urbaine hiérarchisée. Au sommet de la hiérarchie se placent les huit métropoles régionales ; puis, à un stade intermédiaire, sont situées les villes de moindre importance, trait d'union entre les capitales régionales, les bourgs et les centres ruraux qui constituent le niveau de base de cette armature urbaine.

Si l'existence et le rôle des capitales régionales ou métropoles d'équilibre ne paraissent pas discutables, la place à prévoir pour les villes de moindre importance et les centres ruraux est moins aisée à définir. Or, c'est précisément à ce stade qu'une action devrait être entreprise de toute urgence, afin d'éviter le dépeuplement de vastes régions rurales. Cependant, si les diverses orientations à prévoir dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire sont suffisamment définies pour qu'une action puisse être entreprise, encore faut-il que des moyens soient mis à la disposition des diverses autorités administratives et collectivités locales pour que les études débouchent sur des réalisations.

Nous signalerons à ce propos que le V<sup>e</sup> Plan a été établi en tenant compte plus nettement qu'auparavant des vocations et des besoins régionaux. Les crédits d'investissements destinés aux équipements collectifs sont délégués aux préfets de région et répartis ensuite entre les départements. Mais il nous paraît évident que les collectivités locales et les élus devraient être réellement — ce qui est très rarement le cas — associés aux décisions prises.

D'autre part, le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire — le F. I. A. T. — qui a été créé en 1963 en même temps que la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale est destiné à assurer ou à épauler le financement de réalisations jugées prioritaires au regard de la politique d'expansion régionale, en dispensant directement des crédits à cet effet. Mais le F. I. A. T. assure le financement partiel d'actions relevant d'autres départements ministériels. Il n'agit jamais pour son propre compte et se présente tantôt comme un volant régulateur, tantôt comme une réserve d'énergie en faveur d'opérations non encore engagées ou mal coordonnées. Aussi, la vocation même du fonds rend-elle difficile une programmation *a priori* de ces interventions ou de ces actions

futures : actions de démarrage, actions de complément ou actions de relais.

La dotation budgétaire du F. I. A. T. pour 1968 est fixée à 200 millions de francs de crédits de paiement.

Nous observerons que depuis 1963, les moyens financiers mis à la disposition de ce fonds ont doublé, mais qu'ils semblent avoir atteint un palier depuis 1967.

Si les crédits en question peuvent paraître modestes, eu égard à la masse des crédits d'investissement figurant dans le budget, il nous paraît souhaitable qu'ils soient maintenus dans des limites assez étroites car, dans l'éventualité contraire, il en résulterait pour le Gouvernement la liberté d'agir sans aucun contrôle dans le domaine de l'expansion économique, de l'aménagement régional et la notion même de plan risquerait d'être mise en cause.

Dans le cadre de l'action de la délégation à l'aménagement du territoire, il convient de mentionner les grands aménagements régionaux qui sont des actions concertées en vue d'assurer la reconversion de zones de cultures excédentaires et de développer le tourisme.

Le premier en date concerne le Bas-Rhône-Languedoc. La compagnie d'aménagement fut créée en 1956. Son action, qui s'étend sur les départements du Gard, de l'Hérault et de l'Aude a trait surtout à l'irrigation et à la reconversion des vignes de plaine en d'autres cultures maraîchères ou fruitières. Mais ce sont seulement les autres aménagements plus récents qui ont été décidés dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire.

L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon est entré au printemps 1965 dans la voie des réalisations. Au cours de la présente année a été entreprise sur le littoral la construction de deux stations balnéaires.

L'aménagement du golfe de Fos a pour objectif la création d'un vaste complexe industrialo-portuaire afin de permettre la reconversion du port de Marseille, d'accroître la part de l'industrie dans l'économie de la région et d'ouvrir de nouvelles perspectives d'expansion pour tout le Sud-Est.

Plus récemment, en 1966, il a été décidé l'aménagement de la côte Aquitaine de l'estuaire de la Gironde à l'embouchure de l'Adour et de l'arrière-pays sur une profondeur de 30 kilomètres. Il s'agit surtout, comme pour le littoral Languedoc-Roussillon, de promouvoir la vocation touristique de cette région et en même temps d'entreprendre une expérience de réanimation rurale dans la vallée de la Leyre.

Enfin, la dernière opération en date concerne l'aménagement de la Corse. Sans doute la société pour la mise en valeur de la Corse avait-elle été constituée dès août 1959, mais c'est seulement en septembre 1966 qu'une action concertée a été entreprise. Il s'agit à la fois d'assurer une mise en valeur des ressources agricoles de la Corse et de réaliser les grands barrages permettant l'irrigation des plaines de la côte Est et, en outre, de développer l'équipement touristique.

Ces actions localisées, parfois spectaculaires, ont une utilité incontestable. Elles ne doivent cependant pas faire oublier celles qui sont entreprises en matière de décentralisation industrielle et de reconversion, les unes concernant les régions de l'Ouest et les autres les zones minières et sidérurgiques.

Si l'on consulte le rapport sur l'exécution du Plan qui vient d'être publié, on constate, en ce qui concerne les constructions de locaux à usage industriel, estimées en fonction des surfaces de plancher, que les régions de l'Ouest et de l'Est ont un pourcentage en augmentation régulière chaque année aux dépens de la région parisienne. Cette évolution paraît donc dans l'ensemble relativement favorable. En réalité, si l'on examine avec plus de précision les diverses implantations industrielles dans l'Ouest notamment, on s'aperçoit que de vastes zones ne sont pas touchées par ce mouvement d'industrialisation.

L'action entreprise en la matière est donc encore insuffisante ; aussi les décrets récents ont-ils eu pour objet de renforcer le régime des aides à la décentralisation.

Les primes de développement et d'adaptation industrielle ont vu leurs taux s'accroître, tandis que des mesures étaient prises pour faire bénéficier de ces primes les sociétés immobilières construisant des bâtiments à usage industriel en vue de les céder selon des formules de location vente ou de crédit bail. En outre, l'octroi par les préfets de la prime de développement a été porté de 1 à 2 millions, en vue de hâter la réalisation des opérations projetées.

La création de commissaires à la conversion pour les zones minières et métallurgiques doit permettre une meilleure liaison entre les industriels et les pouvoirs publics et faciliter la

mise en œuvre des diverses procédures administratives et financières.

Une innovation qu'il convient de souligner concerne la décentralisation des activités tertiaires qui, dans les économies très évoluées comme celles de la France, tendent à prendre le pas sur les activités industrielles et permettent de créer de nombreux emplois. Or, en ce domaine, la croissance est très inégale selon les régions. Ainsi la région parisienne s'est trouvée favorisée par rapport à la province puisqu'un tiers des emplois créés au cours des dernières années intéresse cette région. Aussi, pour stimuler la décentralisation de ces activités, une prime est instituée en faveur des opérations les plus importantes en dehors du bassin parisien.

Toutes ces dispositions n'ont guère eu d'effet que dans des zones assez localisées et de vastes régions à caractère rural n'ont pas réellement profité de la politique de décentralisation entreprise depuis quelques années. Aussi un décret récent a-t-il été pris en vue de promouvoir les zones à économie rurale dominante. Nous nous bornerons à indiquer qu'il s'agit d'une expérience d'une durée de cinq ans orientée selon trois lignes d'action principales : amélioration de la formation professionnelle et de la promotion sociale de la population rurale ; modernisation des structures agricoles grâce aux aménagements apportés à l'indemnité viagère de départ et à des prêts à caractéristiques spéciales destinés aux agriculteurs désireux de s'installer ou de moderniser leurs exploitations ; enfin, développement des activités autres qu'agricoles — tourisme, petites unités industrielles, activités artisanales — en vue du maintien et de la modernisation d'un cadre de vie rural et de l'orientation de la population vers des activités autres qu'agricoles.

Des primes de développement industriel peuvent être accordées à des opérations créant dans ces zones moins de vingt emplois, alors qu'autrefois le minimum des emplois à créer pour obtenir de telles primes était de trente. En outre, des commissaires à la rénovation rurale doivent être nommés pour coordonner l'action des divers départements ministériels intéressés. Les intentions manifestées par ce texte peuvent être approuvées, mais évidemment tout dépendra des moyens financiers affectés à cette action de rénovation.

Toutefois, dès maintenant, on est en droit de demander au Gouvernement quel a été le critère choisi pour délimiter les zones de rénovation rurale. Trois régions seulement, la Bretagne, le Limousin, l'Auvergne, ont été retenues. Nous estimons que de vastes régions du Sud-Ouest mériteraient également d'être associées à l'expérience tentée. On ne sera pas surpris, à ce sujet, que je cite le cas du département du Gers que j'ai l'honneur de représenter et qui est, du point de vue économique, le plus agricole de France. Nous espérons que le Gouvernement élargira le champ d'application de cette action, car il n'est pas acceptable que des discriminations soient faites à l'encontre de certaines régions.

Ainsi, la politique d'aménagement du territoire et de développement régional se caractérise par la diversité des cadres dans lesquels elle s'inscrit et la sélectivité des actions qu'elle met en œuvre. Or, votre commission des affaires économiques et du Plan souhaite, conformément d'ailleurs au désir, à maintes reprises exprimé par le Sénat, que les élus soient étroitement associés aux décisions qui sont prises tant sur le plan national que sur le plan local. J'ai d'ailleurs remarqué que M. de Montalembert a émis dans son rapport le même souhait.

Dès 1968 va commencer la préparation du VI<sup>e</sup> Plan tandis que l'entrée en vigueur du Marché commun va plonger toutes les régions françaises, quel que soit leur niveau de développement, dans la concurrence européenne. Quel rôle sera dévolu alors à la politique d'aménagement du territoire ? Quelles seront les instances consultées dans la préparation des options du VI<sup>e</sup> Plan ? Envisage-t-on de modifier le déroulement de la procédure de consultation régionale ? Quelle sera la place tenue par les élus locaux ?

Sur toutes ces questions, votre commission souhaite que soient apportées au Sénat des réponses propres à apaiser les inquiétudes que suscitent certaines orientations du Gouvernement constatées en bien des domaines et tendant à une centralisation des pouvoirs de décision, qui paraissent incompatibles avec une politique efficace d'aménagement du territoire et d'action régionale. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute renvoyer à quinze heures la suite de cette discussion ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures quarante minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de Mme Marie-Hélène Cardot.*)

**PRESIDENCE DE MADAME MARIE-HELENE CARDOT,**  
vice-président.

**Mme le président.** La séance est reprise.

Nous continuons la discussion du projet de loi de finances pour 1968, adopté par l'Assemblée nationale.

Le Sénat va maintenant poursuivre l'examen des dispositions concernant l'aménagement du territoire, inclus dans les services généraux du Premier ministre.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Colin.

**M. André Colin.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous aurions pu tenter, à l'occasion de l'examen de ce budget, d'entreprendre un débat de caractère général chargé des lourdes inquiétudes, des graves interrogations qui se manifestent à travers toutes nos provinces et peut-être dans la capitale au sujet de l'aménagement du territoire.

Nous aurions pu interroger le Gouvernement sur les principes, sur la philosophie qui inspirent encore sa politique d'aménagement de l'espace français au cours de cette grande entreprise qui nous appelait à remodeler le visage de la France. Nous aurions pu interroger le Gouvernement sur le caractère volontaire ou volontariste, comme on dit parfois, qu'il entend donner à sa politique d'aménagement du territoire, sur les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour la poursuivre, pour la développer, en ce moment où on s'interroge sur sa volonté éventuelle de dépasser le stade de la déconcentration administrative pour arriver à une réelle décentralisation.

Mais ce débat nous aurait pris trop de temps. Je vais donc me borner à poser au Gouvernement une question précédée d'une courte observation. Lors des débats sur l'adoption du IV<sup>e</sup> Plan, le Gouvernement avait pris l'initiative d'insérer dans le projet de loi, avant qu'il ne fût adopté, et pourquoi ne pas le dire, pour qu'il le fût, la disposition suivante : « Pour les régions auxquelles la politique d'entraînement est appliquée, une loi de programme d'investissements publics sera présentée au Parlement pendant l'année 1963. » Chacun le sait, cette loi de programme attendue par nos populations n'a jamais été déposée par le Gouvernement devant le Parlement et en conséquence n'a jamais été votée. Ce fut une lourde déception. A l'occasion des débats précédant l'adoption du projet de loi d'approbation du V<sup>e</sup> Plan, le Gouvernement, pour que ce projet de loi fût adopté, en raison des inquiétudes qui se manifestaient dans de nombreuses régions, notamment celles de l'Ouest, inséra dans son projet un amendement sous le titre « Industrialisation de l'Ouest du territoire ». Je vous lis cette disposition : « Dès qu'il sera possible de faire une comparaison significative entre les résultats obtenus et ceux qui correspondraient à une progression normale vers les objectifs, c'est-à-dire en principe à la fin de la deuxième année d'exécution du Plan, le Gouvernement procédera, au vu de cette comparaison, à un réexamen de l'ensemble des actions entreprises en vue de la réalisation des objectifs ». La fin de la deuxième année d'exécution du Plan ? Nous y arrivons ; c'est cette année. La question que je pose à M. le secrétaire d'Etat est celle-ci : le Gouvernement est-il disposé à entrer dans la voie de l'application de la loi ? Procèderait-il à un examen des résultats obtenus en vue de mettre en œuvre des moyens nouveaux pour atteindre les objectifs fixés par le V<sup>e</sup> Plan ? La question est grave et, au plan juridique, elle est d'importance. Nous avons eu l'exemple de la loi non respectée en ce qui concerne le dépôt d'un projet de loi de programme. Donc sur le plan du droit, la question est importante. Mais elle l'est aussi sur le plan du fait, notamment dans les régions périphériques où l'on sait qu'il n'y aura pas de solutions spécifiquement agricoles aux problèmes qui se posent et que s'il faut des solutions spécifiquement agricoles, elles doivent au surplus être accompagnées d'une action de caractère général. C'est pourquoi nos populations sont très attentives sur le point de savoir si le Gouvernement entendra procéder à cet examen en vue de la revision des moyens qu'il mettra à la disposition de l'Etat, des communes et des départements pour atteindre des objectifs satisfaisants. Telle est, monsieur le secrétaire d'Etat, la question que j'avais à vous poser.

Pour terminer, je vous en poserai une deuxième qui est d'importance secondaire. Plus nous allons, plus nous considérons que le financement des équipements collectifs est une des difficultés de réalisation du V<sup>e</sup> Plan. Plus nous allons, plus nous sommes amenés à considérer que le moyen le moins dispendieux, pourquoi ne pas dire le plus sérieux, d'assurer le financement équilibré des équipements collectifs serait d'en confier de plus en plus la responsabilité aux collectivités locales.

**M. André Morice.** Très bien !

**M. André Colin.** Communes et départements ont le plus souvent un tel souci rigoureux de la gestion des finances publiques que ce serait une économie pour l'Etat en leur donnant les moyens de leur donner aussi la responsabilité.

Je termine donc par cette question : le Gouvernement entend-il, en vue de l'économie et de la bonne gestion, procéder à une meilleure décentralisation administrative qui, au surplus, répondrait à notre vœu commun de développer l'autonomie des collectivités locales ? (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. André Morice.

**M. André Morice.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la politique d'aménagement du territoire sur laquelle nous nous prononçons aujourd'hui comporte indiscutablement un certain nombre d'éléments positifs. Mais cette politique connaît aussi des retards considérables surtout si l'on considère que, dans huit mois, l'ouverture des frontières entraînera la libre circulation des hommes, des marchandises et des capitaux, libre circulation ou du moins circulation selon des règles communes.

Dans une telle compétition le poids de la France serait dérisoire s'il ne portait pas sur l'ensemble du pays, c'est-à-dire si on laissait la partie du territoire située à l'ouest d'une ligne Cherbourg-Montpellier dans cet état de sous-équipement que nous lui connaissons.

La situation peut, si l'on n'agit pas très vite et très sûrement, devenir redoutable. Il faut donc que se développe avec rapidité, opiniâtreté, en se refusant à transiger sur les principes, une véritable politique d'aménagement du territoire.

Dans cette politique deux écueils sont à éviter : d'abord, la lutte Paris-province ; ensuite, la compétition entre les régions dites riches et les régions pauvres. Le développement de Paris est inéluctable. Il nous faut une capitale à l'échelle du monde moderne et ce serait folie que de laisser désarmé, dans un monde où les compétitions se durcissent, le noyau industriel qui assure aujourd'hui la présence de la France. Mais en consolidant ce bastion avancé, il faut aussi assurer les arrières et les faire participer à la lutte. Si on laissait se développer le courant migratoire ouest-est, il viderait les zones occidentales françaises, il déséquilibrerait la partie nord-est qui, entre le vide de l'ouest et l'activité de l'est, ne pourrait s'opposer plus longtemps à l'attraction des voisins. Selon la formule d'un haut fonctionnaire, « elle se trouverait absorbée dans une Europe dominée par l'Allemagne tandis que ses parties périphériques, privées chaque jour davantage de leur substance économique et humaine, justifieraient de plus en plus la métaphore du désert français ».

Jusqu'à présent, dans cette politique d'aménagement du territoire, deux principaux moyens d'action ont été utilisés : les métropoles d'équilibre, d'une part, les décentralisations, d'autre part, auxquels nous ajouterons, en ce qui nous concerne, un troisième moyen d'action, l'organisation des grandes régions.

Métropole d'équilibre, ceci pose évidemment des problèmes dans l'immédiat. Il faut que les métropoles se fassent accepter des autres collectivités. Il faut donc pour cela qu'elles définissent leur conception. La conception, selon nous, d'une métropole porte sur un premier rôle d'animation et un second rôle d'irradiation. Nous ne pouvons pas recréer autour de chaque métropole des nouvelles parcelles du désert français ; il faut, au contraire, que chacun se sente bien solidaire. Il est donc nécessaire que ces métropoles s'emploient, outre leur propre mission, à créer des relais, des centres secondaires. Il faut, je le répète, pour elles se faire accepter.

Nous estimons naturelles les réactions des autres collectivités devant les métropoles. Chacun de nous — et cette assemblée comprend de nombreux maires responsables de collectivités locales — est bien obligé de se pencher sur son présent et d'essayer de l'améliorer. Il faut cependant admettre que, si nous voulons éviter ce développement de nos migrations vers Paris, nous devons constituer sur l'ensemble du territoire des pôles d'accrochage qui retiennent et qui freinent l'exode actuel.

Pour que ces métropoles puissent jouer complètement ce rôle d'animation, d'irradiation et de pôle d'accrochage, il faut d'abord les équiper et c'est là que se pose le redoutable problème abordé à cette tribune par mon prédécesseur, celui des équipements.

Une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom doit désenclaver un certain nombre de régions trop éloignées. Une tâche s'impose à l'échelon national par l'établissement de télécommunications, d'autoroutes de liaison, de liaisons ferroviaires et aériennes améliorées, par l'aménagement de voies d'eau qu'on a le tort de ne pas utiliser alors qu'on laisse subsister des monopoles de prix élevés. Je me contenterai de citer

l'exemple d'une région qui m'est chère. Le développement de la Loire donnerait des résultats extraordinaires. Déjà, aujourd'hui, avec la Loire non aménagée entre Nantes et Bouchemaine, nous connaissons un trafic de 2.100.000 tonnes, c'est-à-dire supérieur au trafic marchandises total de la gare de Nantes. Il faudrait donc essayer de créer pour toute notre région de l'Ouest une possibilité de liaison Nantes-Bâle. Nous le pouvons si nous nous engageons dans une politique s'aménagement de ce fleuve déjà étudiée et qui ne dépasse pas les possibilités financières.

Il faut enfin, parmi ces tâches à l'échelon national, rendre sa liberté au cabotage, qui est aligné sur les prix de la S. N. C. F. et ce qui fait que les aciers de Gand arrivent à Nantes à des prix inférieurs à ceux de Dunkerque. Ainsi que vous le voyez, il y a là encore complémentarité entre nos régions. Il suffit de le comprendre.

A l'échelon régional, il y a aussi une charge importante à assumer. On demande à toutes les collectivités locales, en premier lieu aux grandes villes, un effort de financement considérable. Cela s'ajoute à une politique qui, depuis déjà plusieurs années, écrase les collectivités locales. C'est là où je vous rejoins, monsieur Colin. Cette politique est celle de la débudgétisation. En la matière on méconnaît le principe de vérité suivant : à charges nouvelles, ressources nouvelles, et on ne cesse d'augmenter les charges qui pèsent sur les collectivités locales. On en est au stade des subventions réduites.

La semaine dernière, M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances nous a dit ici que pour le volume des subventions il y avait un choix politique. Nous estimons, nous, que l'on pourrait procéder à un transfert de dépenses improductives sur des dépenses productives, transfert qui nous permettrait, dans ce domaine, d'obtenir un concours de l'Etat plus affirmé.

Depuis, on a trouvé autre chose, c'est-à-dire ce que j'appelle le taux fictif des travaux. Tous les maires ici me comprennent. Sur un travail évalué par les ingénieurs de l'Etat à 100 millions de francs, par exemple, on ne sera plus subventionné qu'à un taux arbitrairement fixé à 50 millions. On touchera donc une part de subvention sur ces 50 millions et, pour le reste, il faudra recourir pour le supplément au procédé usuel des emprunts infiniment plus onéreux que ceux demandés à la caisse des dépôts, ce qui ne manquera pas d'alourdir encore nos charges.

Une nouvelle pratique vient d'être instaurée, celle de l'auto-financement qui nous est imposé. Or, les centimes additionnels ont pour objet de régler les dépenses de gestion et non pas des dépenses d'investissement. Certes, dans chacun de nos budgets, une part d'auto-financement couvre de petits investissements, mais dès qu'il s'agit de grandes entreprises, c'est toujours le recours à l'emprunt qui est retenu.

Je citerai un exemple que je connais bien. Pour la réalisation du V° Plan on impose à la ville de Nantes une charge de 20 milliards d'anciens francs, charge que nous acceptons, car nous considérons que le rôle des métropoles d'équilibre est de fournir un effort supplémentaire à celui des autres collectivités pour leur permettre de jouer leur rôle tel que je l'ai défini tout à l'heure. Sur ces 20 milliards, que nous acceptons, on nous dit : « Pardon, vous allez en prendre 20 p. 100 sous forme d'auto-financement ». Cela est un non-sens absolu, car comment peut-on demander à nos contribuables actuels de supporter des charges pour des travaux qui demanderont quelques années avant d'être réalisés, trois ou cinq ans dans l'hypothèse la plus longue, mais qui, tout de même, serviront pendant vingt, trente, quarante ou cinquante ans et plus ? Il est donc logique de couvrir ces dépenses par l'emprunt de façon que toutes les générations en supportent leur part. On me dit : « Si vous n'acceptez pas cette dépense, vous serez responsable du non-équipement de cette métropole ». Je réponds : « Nous acceptons la charge, mais nous voulons la couvrir par l'emprunt... »

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. André Morice.** ... si vous nous refusez cette possibilité, c'est vous qui serez responsable du non-équipement de notre région. » (Très bien ! à gauche.)

Qu'il me suffise de dire que si j'acceptais cette proposition, cela nous conduirait à augmenter nos centimes additionnels de 85 p. 100 en 1968 et de 105 p. 100 en 1970, ce qui est pratiquement insupportable. S'il faut demander aux contribuables une part légitime à l'effort commun, encore faut-il que cet effort ne soit pas pour eux écrasant et qu'on n'aille pas les freiner dans leurs activités.

Les propos que je tiens sont orthodoxes. Ils ont reçu l'appui d'un certain nombre de membres du Gouvernement. J'ai pris connaissance de l'exposé des motifs du projet de loi de M. Debré, ministre de l'économie et des finances, portant réforme des impôts directs locaux. Il y est constaté le niveau déjà élevé

de la charge fiscale représentée par les impôts directs locaux. Le texte ajoute que le maintien du système actuel rendrait de plus en plus difficile le recours aux centimes additionnels. Le projet de loi prévoit que la mise en application de la réforme se trouvera étalée sur une durée de six ou sept années après la révision des évaluations, révision qui reste d'ailleurs totalement à faire.

Le ministre proclame donc qu'il est impossible de recourir aux centimes pendant que, dans le même temps, on nous refuse de couvrir par des emprunts à long terme les dépenses d'investissement qui sont absolument nécessaires.

Je me réfère à nouveau au ministre chargé de l'aménagement du territoire lui-même. Dans une de ses déclarations à la séance du 20 octobre 1967 de l'Assemblée nationale il déclarait :

« L'action de l'Etat en faveur de l'aménagement du territoire ne sera pleinement efficace que si elle se conjugue avec l'effort entrepris par les collectivités locales. Les mécanismes de programmation doivent répondre à cette nécessité, mais il convient de veiller attentivement à ce que les collectivités locales aient les moyens de suivre l'effort de l'Etat et de mener avec lui la politique de l'aménagement.

« Dans certaines zones défavorisées, les budgets des collectivités locales sont lourdement grevés par l'effort d'investissement qu'elles ont produit. Aussi est-il nécessaire de mieux connaître ces problèmes. J'entends réunir autour de moi les principaux responsables des administrations compétentes pour pouvoir suggérer au Gouvernement des décisions dans ce domaine car l'état des finances locales, n'en doutons pas, conditionne le succès de la politique d'aménagement du territoire. »

En face de déclarations officielles de cette nature, je me demande pourquoi la réalité ne suit pas les promesses et pourquoi, dans l'exemple que j'ai cité, on ne nous donne pas les moyens de faire face aux investissements — ce qui est déjà, pour nous une acceptation d'importance — en nous apportant le recours de l'emprunt.

Je dois dire, après avoir pris contact avec les maires des grandes cités, qu'avant trois ans pour les plus favorisées et un ou deux ans pour les autres, sauf aide financière, les métropoles, les grandes villes devront stopper leurs équipements. C'est donc un grave problème que je soulève aujourd'hui avec l'espoir d'être entendu.

Le second moyen d'action employé par la politique d'aménagement du territoire porte sur la décentralisation et tout d'abord la décentralisation industrielle.

Dans ce domaine, nous ne pouvons certes pas recourir au « saupoudrage ». Mais la décentralisation industrielle connaît actuellement un ralentissement marqué qui appelle un effort supplémentaire de l'Etat. Sans doute l'industriel va-t-il où il veut ; il ne détermine pas son implantation en fonction des avantages qui lui sont immédiatement octroyés, du moins pour l'industriel qui ne recourt pas aux ballons d'oxygène plus nuisibles qu'utiles lorsqu'il vient dans nos secteurs. Celui qui voit le développement de son affaire sur trente, quarante ou cinquante années choisit avec soin son implantation. Là encore, il faut que les conditions d'accueil, d'une part, et de possibilités financières, d'autre part, soient respectées. J'ai recours ici à une déclaration d'un haut fonctionnaire de l'aménagement du territoire aussi distingué que particulièrement compétent. Je cite :

« De même il est paradoxal de constater, lorsqu'on compare la province à Paris, que les charges financières sont plus lourdes en province alors qu'une entreprise ou un individu qui s'installe à Paris coûte en investissements publics deux ou trois fois plus que s'il s'implantait en province. »

Il y a là un problème qui appelle des remèdes puisque ceux qui sont chargés d'appliquer cette politique d'aménagement du territoire en font eux-mêmes la remarque.

Une autre forme de décentralisation est en train de se réaliser, c'est la décentralisation administrative. Je reconnais très honnêtement qu'en ce domaine le Gouvernement semble résolu à faire un effort. Mais encore faut-il qu'il aille jusqu'au bout de cet effort et, puisqu'il a une action certaine sur des administrations centrales ou de grands établissements, qu'il nous aide en province à recueillir tout ce qui n'est pas absolument indispensable à Paris.

A ces deux modes d'actions sur lesquelles je suis passé rapidement, j'en ajouterai un troisième portant sur l'organisation des grandes régions.

C'est pour le problème de la régionalisation qui est posé et reconnaissons que dans ce domaine on n'a pas fait grand chose. Je ne pense pas que nous puissions considérer comme définitive l'organisation des C. O. D. E. R. qui sont en réalité

des assemblées alibis. (Nombreuses marques d'approbation à gauche.)

**M. Antoine Courrière.** Le mot est juste !

**M. André Morice.** Nous nous trouvons en face de préfets pleins de bonne volonté qui nous disent : « Voilà l'enveloppe. Elle est arrêtée d'avance. Qu'en pensez-vous ? ». Nous répondons : c'est insuffisant. Et elle demeure pourtant en l'état. Cela ne saurait porter le titre de véritable régionalisation.

En fait, nous avons vingt régions, plus une qui échappe d'ailleurs au ministre chargé de l'aménagement du territoire, à savoir la région parisienne.

Dans cette région parisienne on voudrait réaliser maintenant des villes nouvelles. Nous ne sommes pas, je le répète, contre le développement inéluctable de Paris, mais pourquoi mettre la charrue avant les bœufs ? Dans d'autres pays on a créé des villes nouvelles autour des capitales, mais on avait commencé par créer des métropoles. Je citerai l'exemple de l'Angleterre où autour de Londres des villes nouvelles ont été créées, mais après l'existence de métropoles d'équilibre à Glasgow, Birmingham, Liverpool, Manchester. En Allemagne on compte dix agglomérations de plus d'un million d'habitants contre une en France, cinquante agglomérations de plus de cent mille habitants contre trente-deux en France. En Allemagne, vous avez les métropoles régionales de Francfort, Hambourg, Dusseldorf, Munich.

Je pense que, dans cette voie, la création de grandes régions peut nous aider très valablement. On ne fera pas avec vingt et une régions vingt et une assemblées régionales dotées de pouvoirs réels ; on en fera huit, une autour de chaque métropole et une pour Paris, et à mes yeux, bien que cet avis puisse ne pas être partagé par certains de mes collègues, je suis persuadé que le fait de recourir à ces grandes régions laisserait subsister, non plus les petites rivalités qui peuvent exister, mais seulement les grandes options.

En ce qui concerne la région de l'Ouest par exemple, je crois très sincèrement qu'on en viendra un jour à l'union des deux régions de Bretagne et des pays de la Loire et que les deux grandes options seront alors la Loire et l'Océan sur lesquelles nous porterons tous nos efforts.

Il y a là un élément de développement pour l'aménagement du territoire. Je souhaite qu'il soit retenu par ceux qui en ont, sur le plan gouvernemental, la responsabilité.

Monsieur le ministre, j'en ai terminé avec cet exposé. Le Gouvernement dispose, avec l'aménagement du territoire, d'un outil remarquable. Il est évident qu'il ne peut pas s'en servir seul et que les résultats qu'il en espère ne seront obtenus que par une liaison étroite, une conjonction des efforts entre le Gouvernement et les collectivités locales. Celles-ci sont prêtes à apporter leur concours si le Gouvernement, d'une part fait connaître exactement avec beaucoup de clarté ce qu'il entend réaliser et, d'autre part, fait preuve de dynamisme, d'efficacité dans son action, de persévérance, de respect des principes qu'il a lui-même établis et, surtout si l'on ne demande pas aux collectivités locales une participation dépassant leurs possibilités. Si toutes ces conditions sont remplies, nous pourrions conduire ensemble l'aménagement du territoire vers la solution que nous souhaitons tous, son succès. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Marcel Mathy.

**M. Marcel Mathy.** Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos très bref se limitera à la rénovation rurale et aux problèmes qui s'y rattachent.

En effet, nous assistons depuis quelques années à un exode rural massif et nous craignons que de véritables déserts ne s'instaurent rapidement dans les campagnes si aucun effort n'est tenté pour en arrêter l'hémorragie. Les causes en sont multiples, mais je m'attacherai surtout aux remèdes indispensables pour sauvegarder une économie rurale chancelante en insistant tout particulièrement sur le plan humain et social, remèdes qui devraient à notre avis, freiner cet exode et l'humaniser quelque peu.

L'aménagement de l'espace rural naturel, qui comprend 95 p. 100 environ de la surface des terres, ne peut être envisagé, sur le plan technique, avec les mêmes moyens ni les mêmes buts que l'aménagement de l'espace urbain. Sur le plan urbain, on nous parle de milieux agricoles alors qu'il existe souvent une véritable société rurale trop méconnue et souvent décriée. Ne doit-on pas avant toute chose essayer de rechercher l'équilibre entre les villes et les campagnes, ou du moins ne doit-on pas rechercher les mesures nécessaires pour ne pas accentuer le déséquilibre qui commence à se manifester ?

Permettez-moi un jeu de mots facile, mais qui reflète souvent la réalité : on nous parle « aménagement », mais on assiste dans les faits à un véritable « déménagement » de nos campagnes. En effet, je regrette vivement que les mesures qui sont prises pour certaines régions à économie rurale dominante ne le soient pas pour d'autres, et je pense en particulier au Morvan, à la Bresse et à certaines régions d'élevage en Saône-et-Loire et en Bourgogne.

Pour le maintien d'une activité dans les régions précitées, il serait indispensable qu'une partie des jeunes ruraux puissent s'y maintenir et, partant, s'adapter aux techniques modernes en constante évolution, adaptation qui ne peut se faire que par l'amélioration de la formation professionnelle et de la promotion sociale des ruraux.

Cela suppose également des aides financières accrues pour la modernisation des exploitations avec des charges d'amortissement raisonnables.

Il va sans dire que le point le plus important est l'aménagement de toutes les structures agricoles et rurales qu'il conviendra de réaliser en accord avec les responsables de base, et non pas simplement de se contenter d'hériter des mesures théoriques qui seraient imposées par certains techniciens et reposeraient sur des bases trop théoriques.

Cet aménagement des structures ne peut se faire qu'en dialoguant avec les agriculteurs et les ruraux, à parité véritable, à partir de réflexions de part et d'autre sur les besoins et le devenir des intéressés. On ne peut, non plus, négliger pour un aménagement rationnel, le poids des facteurs naturels — sol, climat, relief, régime hydraulique — et je me permets d'insister sur l'optique dans laquelle devrait être envisagée cette restructuration.

Cet aménagement suppose également le développement des activités autres qu'agricoles : tourisme, petites unités industrielles, activités artisanales, par exemple. Mais, avant d'en arriver à la création de ces nouveaux secteurs, encore ne faudrait-il pas détruire partiellement ce qui existe sur le plan collectif ; je pense en particulier à mon département, la Saône-et-Loire, où l'on assiste à la suppression de nombreux services publics : bureaux de poste, gendarmeries, écoles primaires, bureaux cantonaux des ponts et chaussées, ce qui ne manque pas d'accentuer encore l'exode massif des ruraux dans les grands centres urbains.

D'autre part, pour accueillir d'autres secteurs, cela suppose un équipement de base indispensable : or, au rythme actuel, l'ensemble des réseaux d'eau potable et le renforcement du réseau électrique ne seront réalisés que dans une vingtaine d'années.

Le milieu rural, facteur d'équilibre social, humain et politique, a toujours souffert de ségrégation : il est temps d'en assurer une intégration réelle et non de lui réserver les sous-produits ou les surplus de la vie urbaine. Sur le plan national, il faut que les grandes adaptations inéluctables pour le monde rural, s'effectuent dans le cadre d'une politique bien définie, admise et comprise par les ruraux et non pas sous la pression des événements. Le monde rural, dont je fais partie, doit pouvoir bénéficier des progrès techniques sans pour autant négliger ni l'aspect social des problèmes ni l'aspect humain.

Il est donc indispensable que les transformations techniques se fassent au bénéfice des hommes. Ce n'est, mes chers collègues, qu'à ce prix que nous pourrions créer dans ce pays un climat harmonieux et de paix sociale. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Viron.

**M. Hector Viron.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion de ce budget permet de mettre l'accent sur l'insuffisance des crédits du Plan et de l'aménagement du territoire. Le budget présenté montre que ce n'est pas encore au cours de l'année 1968 que l'on connaîtra un programme de grands travaux sortant l'économie de ses difficultés, créant des dizaines de milliers d'emplois nouveaux nécessaires dans ce pays.

Mises à part quelques réalisations spectaculaires, c'est de toutes parts, de toutes les régions que les critiques montent vers le pouvoir central : manque de crédits, attributions insuffisantes, retards dans l'exécution, fermeture d'usines et suppression d'emplois sans compensation, manque de crédits pour logements sociaux, retards persistants dans les équipements collectifs.

Il est clair que nous sommes placés devant un choix : ou l'augmentation des dépenses d'équipement ou les dépenses militaires et de prestige.

Il semble que, plus nous avançons, plus les difficultés augmentent dans de nombreuses régions, car les besoins immenses

créés par le progrès, la poussée démographique ne peuvent être satisfaites ; les crédits d'équipement ne suffisent pas, loin s'en faut.

C'est l'accumulation du retard dans bien des secteurs. L'exemple de la construction des autoroutes en est l'illustration la plus frappante. Le retard actuel sur les prévisions n'était-il pas de l'ordre de 50 p. 100 ? On célèbre actuellement la finition de l'autoroute Lille—Paris et les 216 kilomètres construits en 1967. Mais déjà, en 1968, on retombera à un rythme annuel de 183 kilomètres seulement, alors que la circulation automobile croît d'année en année et que notre réseau routier ne s'adapte pas aussi rapidement. La liaison directe Paris—Marseille est remise à 1971-1972.

Je voudrais, pour illustrer d'autres problèmes, prendre l'exemple de la région Nord, qui regroupe environ 3,5 millions d'habitants, pour souligner quelques-unes des insuffisances notoires de cette politique.

D'un point de vue général, dans bien des domaines, les prévisions ne permettent que de maintenir au taux actuel le niveau de satisfaction des besoins, pourtant déjà bien bas. On ne pourra remédier au sous-équipement dont souffre cette région si des crédits complémentaires ne sont pas accordés. Dans le domaine de l'habitation, 22.000 logements sont prévus chaque année pendant le V<sup>e</sup> Plan. Or, d'après les rapports des services officiels du préfet de région lui-même, ils n'apporteront aucune amélioration par rapport à la situation actuelle, insuffisants qu'ils sont pour : d'une part, loger les jeunes ménages chaque année plus nombreux et, d'autre part, remplacer chaque année des milliers de logements vétustes ou insalubres. Sans compter que trop souvent encore les logements construits le sont à des taux de loyer bien au-dessus des moyens de la population de cette région.

L'équipement urbain est en retard. Le problème de l'assainissement, du traitement des ordures ménagères, de l'eau potable, est de plus en plus laissé à la charge des collectivités locales qui doivent en assurer l'autofinancement. Les subventions d'Etat étant inférieures à ce qu'elles étaient pendant la période de 1962 à 1965.

Les grands équipements collectifs sont aussi en retard. Dans le domaine des P. T. T., le retard est particulièrement élevé alors que la croissance du trafic est au-dessus de la moyenne nationale : près de 15.000 demandes d'abonnement sont en instance.

Pour les équipements culturels, l'aide promise par l'Etat n'est appliquée qu'en partie ; deux cinquièmes promis en 1966 ont été attribués.

Dans le domaine sportif et socio-éducatif, les programmes fixés en 1966 n'ont été exécutés qu'à 30 p. 100.

L'équipement sanitaire et culturel n'a reçu que le quart de l'aide promise par l'Etat, et ces chiffres sont incontestables puisqu'ils sont extraits du rapport du préfet.

Pour le problème des routes, la finition de l'autoroute Lille—Paris, dont je parlais tout à l'heure, ne peut nous faire oublier qu'elle fut commencée voilà seize ans et qu'elle devait être terminée en 1965 ; on compte donc deux années de retard.

Quant aux autres mesures pour développer l'infrastructure routière, elles vont devenir de véritables charges pour les communes, si le Gouvernement persiste à vouloir leur faire supporter en partie le financement des voies alors qu'il relevait auparavant des finances de l'Etat.

En effet, dans beaucoup trop de domaines, la politique d'aménagement s'oriente vers le transfert de charges sur le dos des collectivités locales.

Que ce soit pour les routes, l'enseignement, l'équipement, la part revenant aux communes grandit alors que la part de l'Etat diminue. Or c'est le contraire que nous préconisons ; nous réclamons une part plus grande des crédits d'Etat pour l'équipement des régions, des départements et des communes.

Quant à la situation de l'emploi et des implantations industrielles, elle devient, dans cette région Nord-Pas-de-Calais, très inquiétante. La liquidation du bassin minier, les difficultés de l'industrie textile, la réduction du nombre de ses emplois, les restrictions dans la métallurgie et la sidérurgie font que, maintenant, tous les milieux tirent la sonnette d'alarme.

C'est la chambre de commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing qui s'inquiète de cette situation, réclame le classement de cette région en zone III. Même les parlementaires du Nord-Pas-de-Calais appartenant à votre majorité interviennent unanimement pour réclamer des solutions urgentes et le classement en zone II des secteurs touchés, touchés du reste par les méfaits d'une politique qu'ils soutiennent.

Certes, il y a de quoi être inquiet ! Au train où vont les choses, les prévisions de la C. O. D. E. R. sont en passe de se

réaliser. Le préfet de la région lui-même indiquait dans son rapport qu'en 1970, l'écart entre le nombre d'actifs et le nombre de disponibles serait de 120.000 ; cela représente donc en perspective 120.000 demandeurs d'emploi dans une région où celui-ci diminue de mois en mois. La solution préconisée par les pouvoirs publics est de faire émigrer vers d'autres régions, chaque année, plus de 30.000 personnes actives. Le problème est actuellement de trouver cette région miracle car, à l'heure présente, même pour la capitale, le conseil de Paris vient de mettre l'accent sur le développement du chômage dans la région parisienne.

Vous reconnaîtrez que la responsabilité pleine et entière de cette situation économique incombe au Gouvernement, à la majorité qui le soutient depuis neuf années. Nous devons constater que votre V<sup>e</sup> Plan n'atteindra pas ses objectifs. Le pouvoir actuel s'avère incapable de respecter ses propres prévisions, c'est le marasme qui se développe.

Peut-on parler d'aménagement du territoire quand des régions entières sont sur le déclin, quand les jeunes de ces régions émigrent, quand les commerçants ferment leurs boutiques, par suite de la baisse des revenus ?

N'est-ce pas le rôle de l'aménagement du territoire de s'occuper de ces problèmes ? Malgré la nomination d'un commissaire à la conversion industrielle, la situation ne s'améliore pas dans cette région ; au contraire, elle s'aggrave. Pourtant, il y a des zones industrielles prêtes ou en préparation dans le Nord comme dans le Pas-de-Calais. Mais, là aussi, n'a été programmée au V<sup>e</sup> Plan que la moitié des propositions faites pour une région où les difficultés économiques s'accumulent.

Des mesures auraient pu être prises. Vous en aviez les moyens. Depuis neuf années, les mêmes hommes, la même majorité sont au pouvoir. Mais votre politique ne vous permet pas de prendre ces mesures. Il ne peut y avoir de véritable aménagement du territoire avec la politique actuelle. L'intérêt collectif est sacrifié aux dépenses de prestige, inutiles et inefficaces ; vous savez de quoi je veux parler.

L'intérêt national est sacrifié au bénéfice des grandes sociétés à ramifications internationales.

On assiste, en réalité, à une fausse politique de régionalisation dans laquelle seuls comptent la rentabilité et le profit. Peu importe l'intérêt des populations intéressées ! Aussi, nous préconisons que d'autres méthodes soient employées : que l'on en finisse avec ces organismes non élus, C. O. D. E. R. et autres ! Que l'on s'appuie sur les assemblées élues que sont les conseils généraux, lesquels peuvent valablement se réunir en assemblées régionales pour donner des avis et prendre les décisions conformes aux intérêts des populations de leur région et s'entoureront du concours des élus, des syndicats, des organisations paysannes ! Que l'on établisse une véritable planification démocratique permettant le développement harmonieux de tout le pays, basé avant tout sur l'intérêt général et non sur celui des sociétés capitalistes !

**M. Léon David.** Très bien !

**M. Hector Viron.** Mais, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, telle n'est pas l'orientation de votre politique. C'est pourquoi nous ne pouvons approuver ce budget qui n'est que le reflet d'une politique que nous désapprouvons. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Pelletier.

**M. Jacques Pelletier.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je situerai mon propos sur l'aménagement du territoire à l'échelon du bassin parisien. En abordant ce sujet, on ne peut éviter la référence à l'organisation de la région parisienne, indissociable de celle des régions périphériques dont le développement est un des moyens les plus efficaces de la maîtrise de la croissance parisienne.

On constate, d'après le dernier recensement, que les six régions périphériques, qui représentent environ 23 p. 100 de la population française, région parisienne exclue, ont alimenté pour 32 p. 100 le déficit migratoire entre la région parisienne et les autres régions françaises. Ce sont donc ces régions périphériques qui, proportionnellement à leur population, sont les plus fortes pourvoyeuses de la croissance démographique parisienne et cela est tout à fait anormal car ces zones, qui bénéficient de la proximité de Paris, devraient au contraire pouvoir, non seulement maintenir la majeure partie de leur population, mais encore servir de terre d'accueil pour ce desserrement tant prôné de la capitale et d'écran entre les régions les plus lointaines et Paris. Mais il est vrai que nous finissons par douter de la volonté des pouvoirs publics de promouvoir une véritable décentralisation.

Le schéma directeur de la région parisienne nous inquiète car tous ces projets d'aménagement, établis en vase clos, sans aucune consultation des contrées voisines, nous semblent de nature à renforcer la centralisation plutôt qu'à organiser le desserrement.

Ces Z. U. P., ces 65.000 hectares de zones d'aménagement différé et surtout ces centaines d'hectares de zones industrielles en préparation, démontrent que la priorité des priorités est encore donnée à la région parisienne et que peu d'efforts sont faits pour freiner l'accroissement annuel des 220.000 habitants dont les trois quarts viennent de nos provinces.

Dans une réponse à une question écrite de notre collègue, M. Dailly, le ministre délégué confirme que Paris absorbera, au cours du V<sup>e</sup> Plan, 50 p. 100 des crédits d'investissements publics liés au développement urbain, alors que sa population ne représente que 27 p. 100 de la population urbaine totale. Ces chiffres se passent de commentaires.

Je n'attaquerai pas, pour ma part, le préfet et ancien délégué, M. Delouvrier; il a pour mission d'organiser une région, et quelle région! Il doit prévoir son aménagement et faire face à des problèmes presque insolubles. Par contre, je reproche au Gouvernement de n'avoir jamais voulu donner à la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale compétente sur la région parisienne. Avec ses 9 millions d'habitants, la plus importante des régions françaises, dont l'organisation influe directement sur l'ensemble du territoire, reste à l'écart des études et des plans pensés par la délégation à l'aménagement.

Vraiment, monsieur le secrétaire d'Etat, notre esprit cartésien n'y trouve pas du tout son compte.

Un seul organisme chargé de l'aménagement aurait très certainement conçu l'organisation de la région parisienne dans un vaste ensemble et non pas dans les limites étroites du district. Les villes nouvelles annoncées, les zones industrielles promises dans le schéma directeur seraient peut-être prévues à cent ou deux cents kilomètres de Paris plutôt qu'à trente kilomètres de Notre-Dame. Cela coûterait beaucoup moins cher et, grâce aux économies réalisées, il serait possible de prévoir, entre autres, des moyens de transport rapides, tels que l'aéro-train, qui suppriment pratiquement l'inconvénient de la distance.

On peut vraiment se demander si ces zones industrielles, presqu'en plein Paris, sont nécessaires et souhaitables. Je crois qu'il s'agit là d'un choix national: ou bien nous continuons comme aujourd'hui, la région parisienne fêtera dans 25 ans son seize millionième habitant et les départements du bassin parisien n'auront plus d'autres activités que celles engendrées par les résidences secondaires — nous plaignons ceux qui auront, à cette époque, la charge de l'aménagement — ou bien les pouvoirs publics sont vraiment décidés à freiner l'immigration provinciale et, alors, ils doivent avoir le courage politique d'appliquer des solutions draconiennes en rejetant au-delà du district toute création d'usine ou d'activité tertiaire et en donnant à nos régions périphériques les possibilités d'infrastructure qui leur font défaut.

Je peux dire, par expérience personnelle, que la simple annonce de la préparation de ces zones industrielles dans la région parisienne a contribué à ralentir sérieusement l'arrivée de nouvelles activités en province.

C'est bien naturel car l'industriel parisien qui songe à s'agrandir ou à construire une nouvelle usine, préfère, pour de multiples raisons, s'installer, s'il le peut, à trente kilomètres du centre de Paris plutôt qu'à 150 kilomètres dans une jungle où il disposera de mauvaises routes, avec barrières de dégel, où il attendra une heure ou deux des communications téléphoniques — s'il a eu le privilège d'obtenir l'installation d'une ligne — et où il ne trouvera pas toujours la main-d'œuvre qualifiée, celle-ci, faute d'emplois, étant déjà partie vers Paris.

Tant que des permis de construire seront accordés à l'intérieur du district parisien, la décentralisation ne rencontrera pas le succès escompté.

Quant au secteur tertiaire, la situation est encore plus critique: un emploi sur trois se crée dans la région parisienne et une grande partie de la main-d'œuvre tertiaire de province n'a d'autre ressource que de venir travailler dans la région parisienne.

Le bassin parisien a, lui, un très faible taux d'activités tertiaires car Paris joue le rôle de distributeur de services pour une masse de population qui réside dans un rayon de cent cinquante kilomètres.

Dans ce domaine, je crois que les régions périphériques ont une chance à saisir. Certaines entreprises industrielles peuvent très bien ne conserver aucun lien avec la capitale et nous admettons fort bien que les régions plus lointaines et plus défavorisées, comme la Bretagne et le Centre, aient une priorité pour les accueillir.

Par contre, d'autres activités, spécialement tertiaires, souvent ne peuvent pas raisonnablement s'établir trop loin de Paris et le bassin parisien est alors bien placé pour les recevoir.

Lors d'une réunion qui s'est tenue le 6 novembre en Champagne, M. Jérôme Monod déclarait: « Depuis fort longtemps, les régions du bassin parisien ont souffert de l'attraction de Paris, se sont appauvries en hommes et même en activités de type tertiaire, c'est-à-dire en activités de gestion, d'organisation et de commandement, et il ne faudrait pas courir le risque que les villes nouvelles, que le schéma directeur propose de créer aux portes de Paris, déplacent, sur cette couronne distante de trente kilomètres de Notre-Dame, une part excessive de la croissance urbaine du bassin parisien. »

Nous sommes parfaitement d'accord avec les constatations et les craintes exprimées par M. Monod. La région parisienne crie au secours pour cause d'asphyxie, les régions périphériques crient au secours pour des raisons inverses.

Nous assistons à un décalage de plus en plus marqué entre deux volontés d'aménagement. Il est temps de comprendre que tout choix fait pour Paris comporte un choix solidaire pour le Bassin parisien et que c'est à l'intérieur de sa propre zone d'influence que Paris pourra plus efficacement se déconcentrer afin d'éviter la formation d'une masse concentrique d'activités, d'équipements, de population, qui serait finalement aussi anti-économique qu'inhumaine.

Pour éviter les 16 millions d'habitants à la fin du siècle, toutes les villes du Bassin parisien doivent doubler tous les 20 ans. Ce taux de croissance de 5 p. 100 nécessite des moyens que nous sommes loin d'avoir actuellement.

Des crédits énormes, et pourtant insuffisants, sont engloutis tous les ans dans la région parisienne où les équipements coûtent cher, étant donné qu'ils se greffent sur un tissu urbain de plus en plus diversifié et de plus en plus complexe.

Ces équipements, et même parfois leur simple prévision, amènent, par le système de la boule de neige, des contingents supplémentaires d'immigrants qui sont attirés par le mirage et qui ne trouvent pas dans nos départements le travail, le logement et des conditions de vie acceptables.

La région picarde, que je connais mieux que les autres et que je vous prie de m'excuser de citer, avec 3,2 p. 100 de la population, n'atteint jamais, même dans les cas les plus favorables, plus de 2,4 p. 100 des crédits alloués. Le rapporteur, notre collègue M. de Montalembert, nous a donné ce matin le pourcentage des crédits d'utilisation du F. I. A. T. pour la Picardie; il est de 0,15 p. 100 et les autres régions du bassin parisien ne sont pas beaucoup mieux loties, de sorte que, tous les ans, le déséquilibre avec Paris s'accroît.

Nous devons absolument constituer une série d'écrans entre nos campagnes et Paris. Le premier écran correspond aux petites villes, centres d'une région rurale, où doivent être concentrés des équipements légers; il serait nécessaire, du reste, d'établir, après consultation des élus, la carte de ces centres, base de l'aménagement rural, pour éviter des surenchères et des rivalités toujours préjudiciables à une organisation rationnelle.

Le deuxième écran est constitué par les villes de 20.000 à 100.000 habitants, qui doivent être dotées d'un équipement lourd et dont l'influence s'étend dans un rayon de 30 à 40 kilomètres.

Le dernier écran est celui des villes de plus de 100.000 habitants qui, en renforçant leur armature, doivent devenir des pôles plus attractifs et faire contrepoids à l'influence parisienne.

Je sais que des schémas directeurs sont prévus pour les principales villes du bassin parisien, je sais que des développements axiaux sont préconisés, mais cela ne suffit pas, tout au moins dans le temps présent.

Ce qu'il nous faut aujourd'hui, ce sont des crédits plus importants pour les voies de communication et les télécommunications, pour l'aménagement urbain, pour l'aménagement rural, dans les domaines scolaire, culturel et sportif et, surtout, pour les H. L. M.; enfin, il est nécessaire d'accorder des possibilités plus importantes pour la création de zones industrielles.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si nos régions étaient mieux dotées, je suis certain que l'exode de nos populations vers la capitale se ralentirait considérablement. La plupart de nos émigrants partent à contrecoeur de nos régions et leur arrivée à Paris provoque des dépenses considérables pour tenter de suivre cette démographie galopante sans y parvenir. Ne serait-il pas plus normal et plus rentable de faire un effort financier pour les garder dans nos régions, d'autant plus qu'un Paris surpeuplé et surindustrialisé ne pourrait plus jouer efficacement le rôle irremplaçable qui est le sien sur le plan national comme sur le plan international? Paris et son bassin doivent

vivre en symbiose et nous voudrions que les pouvoirs publics prennent effectivement conscience de cette solidarité et, surtout, nous aident à la réaliser. (*Applaudissements sur de nombreuses travées à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme le président.** Le dernier orateur inscrit dans la discussion est M. Jean Filippi, mais je suis informée qu'il arrivera en retard. Voulez-vous prendre immédiatement la parole, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.** Volontiers.

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

**M. le secrétaire d'Etat.** Madame le président, mesdames, messieurs, le budget et l'organisation même de la D. A. T. A. R. ont été parfaitement analysés dans le rapport de M. de Montalembert et je vous parlerai donc seulement de la politique que cet organisme doit mettre en œuvre, politique dont d'ailleurs M. de Montalembert et M. Tournan ont l'un et l'autre parlé avec beaucoup de bonheur et de compétence.

Le premier objectif de l'aménagement du territoire, en la période présente et depuis plusieurs années déjà, consiste dans la solution des problèmes de l'emploi, du moins dans une contribution à leur solution.

L'effort entrepris en 1955 a porté successivement sur les mesures de contrôle dans la région parisienne, les mesures d'incitation — primes de décentralisation et avantages fiscaux — et il a été complété l'an dernier par la décision d'accorder à nouveau des prêts du F. D. E. S. aux opérations de décentralisation.

Cette année, 300 millions de francs ont été affectés sur l'emprunt national aux opérations de restructuration industrielle et aux opérations de décentralisation.

Grâce à ces mesures, le bilan des créations d'emplois dans les régions peut être considéré comme satisfaisant, ou du moins comme conforme aux orientations. En effet, comme le président de Montalembert l'a mis en lumière dans son rapport et conformément aux souhaits exprimés par M. Colin ou par M. Morice, une priorité a été donnée à la moitié Ouest de la France.

La statistique des permis de construire industriels de moins de 500 mètres carrés, qui exclut certes les petites constructions mais qui est tout de même représentative des créations d'activités dans les régions, montre qu'en 1955 35 p. 100 des permis de construire ont été accordés dans la région parisienne, 40 p. 100 dans les régions de l'Est et 25 p. 100 dans les régions de l'Ouest, alors qu'en 1966 8 p. 100 seulement ont été accordés dans la région parisienne, 53 p. 100 dans l'Est et 39 p. 100 dans l'Ouest.

**M. Yvon Coudé du Foresto.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**Mme le président.** La parole est à M. Coudé du Foresto, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Yvon Coudé du Foresto.** Je voudrais simplement vous poser une question, monsieur le secrétaire d'Etat. J'appartiens à la région Poitou-Charentes et nous n'avons jamais su si nous étions dans l'Ouest, dans l'Est, le Centre ou le Midi. J'aimerais bien que vous nous indiquiez où nous nous plaçons. (*Sourires.*)

**M. le secrétaire d'Etat.** Cher président, dans la moitié Ouest, sans doute, mais vous m'avez une fois encore devancé et je me permets de vous demander de patienter un petit moment avant de vous fournir une réponse.

Je voulais souligner que la progression des régions de l'Ouest est confirmée par l'examen des chiffres de créations d'emplois industriels nouveaux, dont le pourcentage, qui n'était que de 18 p. 100 entre 1954 et 1962 pour ces régions, est passé entre 1962 et 1966 à 50 p. 100.

Bien que nous n'ayons pas encore de statistiques définitives, il semble donc acquis que les objectifs du Plan qui tendaient à la création de 35 à 40 p. 100 des emplois industriels nouveaux dans la moitié Ouest seront atteints ou dépassés.

Comme M. Coudé du Foresto vient de le faire remarquer, après M. Tournan qui y avait insisté tout à l'heure, il est exact que ces créations ne sont pas uniformément réparties dans l'ensemble de ces régions de l'Ouest, d'où résulte la nécessité de mesures de relance de la politique de décentralisation afin que, les opérations se multipliant, elles puissent déborder sur

les « zones d'ombre » qui existent encore dans cette moitié du territoire.

C'est ainsi que, dans le cadre des pouvoirs spéciaux, le Gouvernement vient de prendre une série de huit décrets qui marquent bien sa volonté de relancer cette politique d'aménagement du territoire avec les mêmes orientations d'ordre géographique.

Il s'agit d'abord du relèvement général des taux des primes du régime industriel, qui augmentent tous de près d'un quart. Cette mesure est importante ; pour une opération qui bénéficie de la prime au taux maximum de 25 p. 100, d'un prêt du F. D. E. S. et des divers avantages fiscaux — patente, mutations, etc. — l'aide accordée par l'Etat peut atteindre pratiquement la moitié de l'investissement, ce qui n'est pas négligeable.

Il s'agit ensuite de l'institution d'une prime de localisation des activités tertiaires pour favoriser leur décentralisation en province. En effet, comme dans tous les pays à économie très évoluée, le développement de l'emploi se fait principalement dans ce secteur et, en province, la présence de ces activités du secteur tertiaire est parfois nécessaire au développement et au maintien des activités industrielles ; c'est là, par conséquent, une sorte de double incitation à la création d'emplois tertiaires et industriels en province.

Cette prime de localisation de 5 à 15 p. 100 — de 20 p. 100 dans des cas exceptionnels — est réservée aux grandes métropoles et aux chefs-lieux des régions, en dehors du Bassin parisien. Cette première étape est de caractère expérimental et l'on verra s'il convient de l'étendre.

Quant aux villes du Bassin parisien, il est apparu que leur proximité de Paris leur assurait une sorte de « rente de situation » qui pouvait dispenser de leur accorder un avantage égal, faute de quoi cet avantage aurait risqué de n'avoir aucun effet dans des villes plus éloignées.

**M. Jacques Descours Desacres.** Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**Mme le président.** La parole est à M. Descours Desacres, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Jacques Descours Desacres.** Le remarquable exposé qu'a fait M. Pelletier à l'instant vous prouve que ces incitations sont nécessaires également pour les villes du Bassin parisien, qui risquent de s'étioler, au détriment d'ailleurs du véritable intérêt de Paris.

Il se produit, en effet, dans les régions concernées, un phénomène d'aspiration de la population vers la capitale, qui doit être combattu avec une énergie accrue et ne peut l'être sans implantation d'activités tertiaires supérieures dans leurs villes.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous donne volontiers acte de votre observation, monsieur le sénateur, mais il faut s'entendre sur la définition des termes. Selon ce que l'on entend par « région parisienne », l'on peut adhérer ou non à votre opinion. Il est peut-être excessif d'indiquer que les villes du Bassin parisien sont plus menacées dans leur substance ou leurs activités que celles de régions de province beaucoup plus éloignées de Paris, du moins en moyenne et il y a des exceptions partout.

Si vous le permettez, je voudrais essayer « d'aménager » mon exposé et de revenir sur ce sujet tout à l'heure, à propos d'autres développements.

Continuant à énumérer les mesures récentes destinées à une relance de la politique d'aménagement du territoire et de décentralisation, je mentionnerai une mesure de déconcentration : les préfets de région deviennent compétents pour l'octroi des primes de développement industriel jusqu'à un seuil de 2 millions de francs contre 1 million de francs antérieurement.

En quatrième lieu, le Gouvernement a mis en place une procédure nouvelle pour faciliter la conversion de certaines régions industrielles et la rénovation de certaines zones où l'économie rurale est encore dominante mais ne semble pas pouvoir se maintenir dans la même position.

Pour les premières, le Gouvernement a désigné des commissaires à la conversion qui seront chargés, sous la direction du préfet de région, de promouvoir la politique de conversion industrielle et qui seront des intermédiaires privilégiés entre l'Etat et les milieux du secteur privé.

Pour les secondes, l'effort portera sur trois lignes d'action principales : d'abord assurer une meilleure formation profes-

sionnelle et scolaire de la population rurale, ensuite faciliter la modernisation des secteurs par un renforcement de l'action du F. A. S. A. S. A., enfin diversifier les actions par la création et le développement d'activités autres que l'agriculture: le tourisme, le développement de petites unités industrielles, etc. Un décret prévoit d'ailleurs l'octroi de primes de développement industriel aux opérations créant dans ces zones moins de vingt emplois, cela par exception à la règle générale.

Des crédits sont prévus pour ces zones de rénovation rurale: 10 millions de francs sur le budget des charges communes pour les actions d'équipement, 10 millions de francs sur le budget de l'équipement pour un programme complémentaire d'aménagement des axes routiers les plus importants, 18.200.000 francs sur le budget de l'agriculture pour augmenter les dotations régionales; il est également prévu une dotation supplémentaire de 2.000 logements qui sera répartie entre ces trois régions et un effort spécial en matière de formation professionnelle accélérée.

Il s'agit, je le souligne, de mesures expérimentales et je réponds par là à M. Tournan qui m'a demandé: « Pourquoi trois régions et pourquoi ces trois-là? »

Parce que — je le répète — il s'agit d'une mesure de caractère expérimental; il fallait se limiter et concentrer les efforts sur un champ d'application restreint afin de donner le maximum d'efficacité à l'intervention de l'Etat et en tirer ensuite des leçons valables. Nous verrons ultérieurement s'il convient de l'étendre, précisément à la lumière des résultats obtenus.

Pourquoi ces trois régions? Parce qu'il fallait en choisir peu et que le Gouvernement est parti des zones spéciales d'action rurale où il bénéficiait, si j'ose employer cette métaphore, d'une infrastructure d'expériences très précieuse. Qu'il me soit permis de signaler au passage que le Sud-Ouest, en particulier le Gers, n'est pas banni des pensées du Gouvernement. Il est certain que ces régions appellent des actions de développement dans le domaine de l'agriculture et le Gouvernement veillera aux mesures d'équipement qui pourraient être nécessaires à leur développement.

M. Colin a attiré notre attention sur le problème particulier des régions de l'Ouest et sur la réalisation des engagements pris à cet égard. Je pense qu'il voudra bien m'accorder, en homme d'action qu'il est, qu'en ces domaines la réalité est plus importante que la forme. Or, une loi de programme des régions déshéritées, qui avait été la formule choisie pour marquer le désir d'une politique particulièrement vigoureuse et concertée, a paru à l'expérience comme une formule posant des problèmes de principe, des problèmes juridiques, voire institutionnels, délicats. L'essentiel est qu'une politique de réanimation et de développement de ces régions soit réellement engagée et soutenue et ce que j'ai déjà dit semble bien montrer que c'est en ce sens que les efforts développés en matière d'aménagement du territoire ont été orientés par priorité.

Il reste néanmoins qu'en effet le V<sup>e</sup> Plan prévoit que, dès que cela sera possible, sera réexaminée la politique d'entraînement des régions de l'Ouest et en particulier l'objectif consistant en la création de 35 à 40 p. 100 d'emplois industriels nouveaux. Nous ne pourrions réaliser ce réexamen que sur la base de statistiques solides. C'est pourquoi nous attendons prochainement les statistiques établies par l'institut national de la statistique sur la base des renseignements fournis par les associations pour la sécurité de l'emploi dans l'industrie et le commerce — les Assedic — pour juger du mouvement d'industrialisation dans l'Ouest.

D'ores et déjà, comme je l'indiquais tout à l'heure, différents renseignements, différents « baromètres », notamment ceux de la main-d'œuvre et ceux des permis de construire industriels, semblent indiquer que l'objectif de 35 à 40 p. 100 sera atteint, sinon même dépassé. On peut dire aussi que le Gouvernement a déjà renforcé la politique des régions de l'Ouest. C'est l'objet du train de décrets dont je viens de parler, qui comporte: un relèvement général des taux de prime à la décentralisation industrielle, qui profite essentiellement aux régions de l'Ouest; le classement de la Bretagne en zone de rénovation rurale, ce qui signifie qu'un effort d'équipement sera déployé non seulement pour l'agriculture mais aussi pour le tourisme, la petite industrie. Les opérations de décentralisation industrielle bénéficieront de primes, même si elles créent moins de vingt emplois.

Tout cela montre que le maximum qui peut être fait dans le cadre de l'aménagement du territoire est bien réalisé en faveur de cette région dont M. Colin a eu raison de rappeler qu'elle méritait cette action à laquelle on s'était engagé. Il m'est, je crois, inutile d'insister davantage, M. de Montalembert ayant souligné dans son rapport l'importance réservée à la

Bretagne par le fonds d'intervention et d'aménagement du territoire.

Toutes ces mesures me permettent d'affirmer à M. Colin, en réponse à son interrogation, que le Gouvernement a vraiment la volonté de continuer et d'accentuer une action de décentralisation. J'en ai donné quelques exemples au passage. Certes, la limite de cette action doit être le souci de l'efficacité et de l'aide nécessaire à apporter. Il ne faut pas que déconcentrer signifie en fait abandonner les régions, les abandonner à leurs problèmes, dans la mesure où elles ont besoin au contraire de bénéficier d'une solidarité nationale.

Je souligne ensuite qu'à côté de cette politique industrielle de l'aménagement du territoire, qui vise principalement le développement des régions de l'Ouest et, pour d'autres régions, la conversion des zones minières, des actions très diverses pouvant intéresser tout le territoire sont menées, qui sont adaptées aux besoins spécifiques de chaque région. Ces mesures ont d'ailleurs été parfaitement décrites dans le rapport présenté par M. Tournan.

Il faut, en effet, tenir compte du problème particulier de chaque région si l'on veut que l'effort fait en leur faveur ait le maximum d'effet. A ce titre, je pourrais citer quelques exemples. D'abord en ce qui concerne l'action menée pour les métropoles d'équilibre dont M. Tournan a parfaitement décrit la mission, métropoles qui doivent faire contrepoids à la région parisienne, des organismes d'étude ont été mis en place qui sont chargés d'établir des schémas directeurs analogues à ceux de la région parisienne. Les schémas seront prêts l'an prochain et leurs conclusions pourront être utilisées pour la préparation du VI<sup>e</sup> Plan. C'était, on le comprendra, une première étape indispensable pour pouvoir aborder la seconde, que nous assignait tout à l'heure M. André Morice.

En second lieu, le bassin parisien, zone frontière entre la région parisienne et le reste du pays, sur lequel tour à tour MM. Pelletier et Descours Desacres ont attiré notre attention, appelle un effort spécifique d'aménagement. Un groupe de travail interministériel a été mis en place pour dégager les directives d'aménagement propres à cette zone et déterminer les efforts d'équipement qui y sont nécessaires.

Cet aménagement du bassin parisien doit avoir pour objet de replacer le schéma directeur de la région parisienne dans un ensemble plus vaste, comme l'a très bien souligné M. Pelletier, de façon à faire profiter les régions périphériques de la croissance inéluctable de la région parisienne dont le Gouvernement, on le sait, entend freiner le rythme et la tendance.

C'est conformément à cet objectif que neuf centres régionaux ont été définis dans le bassin parisien pour constituer des pôles de développement, des centres de fixation de la main-d'œuvre. C'est dans ces pôles que se développe, en particulier, le desserrement des activités tertiaires de la capitale.

Pour ces centres, il faudra effectivement faire un effort d'équipement exceptionnel. Dès cette année, le Gouvernement a adopté le principe d'une ville nouvelle, Vaudreuil, près de Rouen. Des crédits de réserves foncières seront inscrits en 1968 pour cette opération. Dans le même temps, les études sont poursuivies sur d'autres points. C'est ainsi qu'un organisme d'études vient d'être mis en place pour établir un schéma directeur de la vallée de l'Oise; bien entendu, cet effort sera poursuivi dans le pourtour de la région parisienne et permettra de donner une solution, je l'espère, au problème que M. le sénateur évoquait tout à l'heure.

**M. Adolphe Chauvin.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat?

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, ne pensez-vous pas qu'on a mis la charrue devant les bœufs? Certes, il est fort bien d'avoir créé un groupe de travail interministériel pour l'étude de l'aménagement du bassin parisien, mais celui-ci vient presque trois ans trop tard. En effet, une politique régionale a été définie avec le schéma directeur et cette politique a été menée avec beaucoup d'ardeur. Je m'étonne d'ailleurs qu'aujourd'hui des critiques soient lancées par des membres de la majorité contre le délégué régional, lequel, au surplus, n'a fait qu'appliquer les consignes qui lui étaient données pour essayer d'aménager la région parisienne.

Ce qui est certain, et là M. Pelletier a mille fois raison, c'est qu'il était insensé de prévoir l'aménagement de la région parisienne en dehors du bassin parisien.

Nous l'avons d'ailleurs dit, nous l'avons écrit en son temps lorsque, aussi bien, cette question a été débattue par les conseils généraux des départements de la région parisienne. Il est inévitable, dans la mesure où une politique de la seule région parisienne était définie sans tenir compte de son cadre, que s'établisse immédiatement un déséquilibre, lequel d'ailleurs n'est pas aussi grave que vient de le dire M. Descours Desacres, je vous le signale en passant. Il n'en reste pas moins que la région parisienne connaît aujourd'hui quelques difficultés. Certaines des mesures qui ont été prises à l'encontre des départements qui se trouvent dans la région parisienne ont bénéficié aux départements qui se trouvent immédiatement à la périphérie de cette région.

Je me résume. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais savoir si le Gouvernement est décidé à traiter de cette question dans son ensemble et si, comme l'a marqué si excellemment M. Pelletier, un jour ou l'autre les services de l'aménagement de la région parisienne ne se trouveront pas coiffés par les services de l'aménagement du territoire.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je suis confus, monsieur le sénateur, de m'être si mal expliqué. En disant qu'on procédait à des études de l'aménagement du Val-d'Oise, en indiquant qu'on avait étudié et décidé la création d'une ville nouvelle près de Rouen dans le cadre de l'aménagement de la région parisienne, en évoquant, s'il en était besoin, les missions assignées à des villes comme Orléans ou Reims, je pensais avoir montré que nous entendions bien traiter le problème de la région parisienne dans un cadre débordant largement la limite du district

Il va de soi que, dès lors, c'est la délégation à l'aménagement du territoire qui a à jouer un rôle important dans la coordination des études, dans la concertation qu'elle assume à travers les différents organismes installés, à travers les différentes études entreprises. En tout cas je vous apporte bien volontiers cette confirmation que la région parisienne ne doit pas être la seule préoccupation du Gouvernement et de cette assemblée.

Je voudrais aussi parler de ce qui concerne le milieu rural, dont M. Mathy nous a entretenu. Dans certaines régions l'accent est mis sur le développement touristique, et c'est le cas du Languedoc-Roussillon, ou sur le développement conjoint de l'agriculture et du tourisme, et c'est le cas des missions interministérielles mises en place pour la Corse et pour l'Aquitaine.

Dans d'autres régions des priorités ont été accordées aux grands aménagements agricoles, qu'il s'agisse du Bas-Rhône-Languedoc, des coteaux de Gascogne ou des marais de l'Ouest, pour tirer le meilleur parti des potentialités locales.

Dans d'autres régions encore, c'est par une formule nouvelle faisant une large part aux initiatives locales que sont prévus, par exemple, les parcs naturels régionaux, qui peuvent apporter à des zones rurales des activités complémentaires intéressantes. Quatorze de ces parcs sont à l'étude; dès l'an prochain les directeurs seront sur place pour préparer et animer ces réalisations.

En ce qui concerne ce milieu rural, M. de Montalembert a fortement insisté sur la nécessité d'y promouvoir l'assainissement dans toutes les communes. Je dois rappeler que cette action relève principalement du ministère de l'agriculture, qui doit étudier et financer l'assainissement des communes rurales; mais je m'empresse d'ajouter, ce qui confirme la notion très extensive que nous avons des actions de l'aménagement du territoire, que les agences financières de bassin, responsables de la lutte contre la pollution et l'amélioration de la ressource en eau, ont à ce titre engagé des études importantes, en particulier dans les zones où le défaut d'assainissement conduit à la pollution des nappes phréatiques.

En collaboration avec les responsables des directions ministérielles, la délégation veillera particulièrement, j'en donne l'assurance à M. de Montalembert, à ce que ce problème ne soit pas oublié dans les études des agences financières de bassin.

M. de Montalembert encore et votre rapporteur M. Tournan ont, avant plusieurs intervenants, manifesté leur souci de voir les élus locaux associés aux initiatives et informés des décisions. Je puis assurer que cette préoccupation est partagée par l'aménagement du territoire. Sans doute les commissions de développement économique régional sont-elles l'objet de beaucoup de critiques. Ce n'est pas ici que j'ai à le rappeler. Sans doute faut-il, pour être juste, ne pas oublier que les répartitions auxquelles elles procèdent dans les limites de l'« enveloppe », ou les indications qu'elles ont pu donner pour la préparation du V<sup>e</sup> Plan dans une procédure accélérée — il y en aura une beaucoup plus satisfaisante pour le VI<sup>e</sup> Plan — ne donnent pas satisfaction à tous, je le conçois. C'est un fait, néanmoins, que

c'était un progrès par rapport à l'absence de toute consultation régionale organisée pour la préparation des plans ou pour la répartition des crédits.

**M. Antoine Courrière.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**Mme le président.** La parole est à M. Courrière, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Antoine Courrière.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne crois pas qu'il soit possible de laisser dire que le IV<sup>e</sup> Plan avait été élaboré sans que des consultations aient été faites à l'échelon régional ou local. Il y avait alors — ils existent encore — des comités départementaux et surtout des comités régionaux d'expansion économique qui avaient été constitués selon des règles précisées par des textes ministériels et qui comprenaient de nombreux élus locaux. Je me souviens parfaitement, faisant partie du comité régional d'expansion économique de Montpellier, que nous avons tenu cinq ou six réunions au cours desquelles nous avons émis des suggestions qui ont été prises en considération par le Gouvernement. On ne nous avait pas mis devant le fait accompli.

Vous, au contraire, vous n'avez pas consulté les comités d'expansion économique et vous avez mis pratiquement les Coder devant le fait accompli, car le Plan était déjà fait quand vous les avez consultés !

Il ne faut donc pas dire que, pour la première fois, on a consulté les organismes locaux.

**M. le secrétaire d'Etat.** Disons que, pour la première fois, on a consulté des échelons régionaux, officiels et institutionnels car les comités d'expansion régionaux, chacun s'en souvient, étaient des associations privées régies par la loi de 1901, qui avaient chacune leur propre réglementation. Si, dans certaines régions — il ne m'étonne pas que la vôtre, et vous y avez certainement contribué, l'ait fait — on a donné aux élus locaux, aux collectivités locales, aux forces vives du pays l'occasion de se manifester, il est arrivé que, dans d'autres régions, le comité d'expansion soit vraiment un club assez fermé de gens qui s'étaient cooptés. Par conséquent, il a paru préférable d'organiser une procédure qui soit institutionnelle et semblable dans toutes les régions de programme de France. C'est en cela que j'ai parlé d'innovation.

Cela dit, je conviens que, pour le V<sup>e</sup> Plan, il était bien tard lorsque tout a été mis en place et que les procédures de consultation ont été quelques peu accélérées. Pour le VI<sup>e</sup> Plan, nous aurons beaucoup plus le temps de réfléchir, puisque, dès 1968, les Coder seront consultés sur les grandes options du plan avant même que le Parlement n'en soit saisi et ne se prononce préalablement à l'élaboration du projet de plan lui-même.

Dans le sens de ce que vient de dire M. le président Courrière, j'ajoute que l'aménagement du territoire ne renonce pas pour autant, bien au contraire, à être en contact permanent, d'une part, avec les élus locaux et avec les comités d'expansion dont le rôle peut et doit demeurer extrêmement intéressant dans la vie économique de nos régions et, d'autre part, avec les chambres de commerce, les différents organismes représentant les activités économiques ou professionnelles.

Ce n'est pas à M. de Montalembert, qui a évoqué la question ce matin, que j'ai à expliquer comment une telle collaboration peut s'établir peu à peu puisque, dans sa propre région, on vient de décider la création d'un établissement public qui sera chargé de mettre en œuvre le schéma directeur de la basse vallée de la Seine. Cette initiative, qui a été discutée par la Coder et les conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime, fera leur place à ces derniers. Cette décision a été prise en considération par les pouvoirs publics et je ne sais pas si, à l'heure où je parle, elle est officielle ou non. Je puis dire cependant que c'est une décision certaine qui montre la voie d'une très utile coopération entre les conseils généraux, les élus locaux et les Coder.

Je citerai un autre exemple concernant la politique de l'eau. Les comités de bassin et les agences financières comprennent des élus locaux qui sont étroitement associés au travail entrepris; c'est aussi une initiative de la délégation à l'aménagement du territoire. De même, je puis assurer que les parcs naturels régionaux seront animés directement par les régions, avec la participation principale des élus locaux.

Toujours à propos des collectivités locales, MM. Colin et Morice, notamment, ont évoqué le problème réel et sérieux,

très important pour l'aménagement du territoire, des finances locales. Je ne saurais que répéter ce que M. Marcellin a lui-même déclaré à la tribune de l'Assemblée nationale et que M. Morice a bien voulu rappeler. M. le ministre délégué, chargé du plan et de l'aménagement du territoire, a réuni récemment les principaux responsables de l'administration pour tous les problèmes de finances locales. Des études sont d'ores et déjà engagées et je puis assurer que mon collègue est bien décidé à faire progresser la solution de ces problèmes qui se posent déjà pour l'exécution du V<sup>e</sup> Plan et qui ne pourraient qu'apparaître plus graves et plus lourds encore plus tard.

On me permettra sans doute de répondre à une question que Mme le président n'a pu poser en séance en raison même de la fonction qu'elle assume en ce moment, mais qu'elle a eu l'amabilité de me faire connaître. Le Gouvernement poursuit activement la réalisation de la liaison Mer du Nord-Méditerranée, de façon à supprimer en particulier les ruptures de charges. Evidemment, il a été précisé qu'une priorité serait donnée dans la première phase à l'aménagement du Rhône, mais je puis assurer Mme Cardot que le Gouvernement veillera à ce que les objectifs fixés pour la branche Meuse soient bien réalisés.

Après avoir ainsi évoqué un certain nombre de problèmes particuliers, encore qu'ils s'inscrivent tous dans un cadre général, je voudrais souligner que la D. A. T. A. R. ne supporte pas et ne doit pas supporter, pour des raisons qui ont été fort bien exposées tout à l'heure à la tribune, la plus grande part de l'effort d'équipement de l'Etat. N'en attendons pas tout. N'essayons pas de trouver dans ce budget ou dans celui du F. I. A. T. tout ce qui est à faire en matière d'équipement. Ce serait une anomalie. Ce pourrait même être dangereux : le rôle de la D. A. T. A. R. est beaucoup plus limité, tout en étant décisif ; c'est un rôle d'incitation, d'amélioration, d'appoint. Par conséquent, il ne faut pas croire que ce qui n'est pas confié à la D. A. T. A. R. ne sera pas entrepris. Dans bien des domaines, c'est à d'autres ministères qu'il appartient d'assumer la responsabilité principale, la D. A. T. A. R. pouvant cependant leur apporter le concours nécessaire pour hâter ou faciliter l'aboutissement des projets.

Pour en terminer et souligner le caractère très particulier de cette délégation à l'aménagement du territoire, j'ajouterai que ses études sont également très différentes des études classiques, ce qui explique les difficultés rencontrées parfois pour apprécier la façon dont ces études sont financées. En effet, ces études précèdent immédiatement la réalisation des opérations et les engagent presque directement. Un certain nombre d'études sont en fait des actions de développement de la recherche. Je citerai pour exemple l'aéro-train. Les 30 millions de francs consacrés à ce moyen de transport ont pour objet la réalisation d'une ligne expérimentale de 20 kilomètres. Ce sont, en fait, des dépenses d'investissement plus que des dépenses d'études. Un autre exemple : les 15 millions de francs affectés aux organismes d'étude d'aménagement des aires métropolitaines doivent permettre l'établissement des schémas directeurs des métropoles d'équilibre, afin qu'on en dispose en 1968 pour le choix des équipements dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan.

Autre exemple encore : les études relatives aux parcs régionaux ont servi à déterminer sur le terrain, en liaison avec les collectivités locales, les zones des futurs parcs.

Il s'agit donc non d'études théoriques mais de réalisations très concrètes destinées à faire avancer les réalisations de l'aménagement du territoire pour le développement des régions.

Enfin, je dois préciser qu'il n'y a pas de ligne spéciale de crédits d'études sur le F. I. A. T. qui ne sont pas affectés à l'avance par définition.

Le montant des études est extrêmement variable d'une année à l'autre. C'est ainsi qu'en 1967 soixante millions de francs ont été consommés, comprenant notamment les 30 millions de francs de l'aéro-train que j'ai évoqués tout à l'heure, et qu'en 1968 il semble que ce soit une somme de l'ordre de 25 millions de francs qui doit être consommée pour les études, aucune dépense n'étant prévue au titre de l'aéro-train.

En conclusion, mesdames, messieurs, je voudrais dire que si, certes, tout n'est pas parfait et s'il reste beaucoup à faire — la D. A. T. A. R. ayant été créée précisément pour contribuer aux solutions et les hâter — il n'en demeure pas moins que cette délégation, grâce aux fonds dont elle dispose, semble remplir une tâche utile. Expriment, je crois, le sentiment de la majorité d'entre vous, M. André Morice disait lui-même tout à l'heure qu'il s'agissait là d'un remarquable outil.

C'est pour manifester votre volonté de voir cet outil au travail, que vous voterez dans un instant, ainsi que je vous

y invite, les crédits soumis à votre appréciation. (*Applaudissements au centre droit et à gauche.*)

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

Nous allons examiner maintenant l'ensemble des crédits concernant les services généraux du Premier ministre qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

#### ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 72.628.409 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

**Mme le président.** « Titre IV : plus 30.420.000 francs. » — (Adopté.)

#### ETAT C

(Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme, plus 290.100.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 164.750.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, plus 3.179.600.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 2.091.900.000 F. » — (Adopté.)

#### SECTION IV : SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA DÉFENSE NATIONALE

#### SECTION VI : GROUPEMENT DES CONTRÔLES RADIO-ÉLECTRIQUES

**Mme le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant, parmi les services du Premier ministre, la section IV : secrétariat général de la défense nationale, et la section VI : groupement des contrôles radio-électriques.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Madame le président, mesdames, messieurs, deux des services rattachés au Premier ministre intéressent la politique de défense nationale : d'une part, le secrétariat général de la défense nationale, qui assume l'étude de toutes les incidences de la défense du pays dans les domaines politique, économique et social ; d'autre part, le groupement des contrôles radio-électriques, qui assure l'interception et la radiogoniométrie des émissions radio-électriques de toute nature et de toutes origines dans un dessein d'information gouvernemental et de contrôle et procède à l'examen de certains matériels radio-électriques et à la diffusion des renseignements recueillis.

J'examinerai donc à la suite ces deux budgets, en m'efforçant de réduire le plus possible l'énumération fastidieuse de chiffres que vous trouverez dans mon rapport écrit.

Le budget du secrétariat général de la défense nationale pour 1968 est, par rapport à celui de 1967, en diminution globale de 2,4 p. 100, les dotations au titre des moyens des services n'augmentant que de 2,5 p. 100 environ et celles au titre des dépenses en capital étant réduites de 32,6 p. 100.

Les crédits nécessaires pour couvrir les dépenses ordinaires seront en 1968 sensiblement égaux à ceux de 1967, la plus grande partie des crédits supplémentaires étant destinée à assurer la revalorisation des rémunérations de la fonction publique.

Les dépenses en capital prévues pour 1968 et inscrites au chapitre 57-05 s'élèvent à 700.000 francs pour les autorisations de programme et à 600.000 francs pour les crédits de paiement. Ces dotations sont demandées pour la modernisation du chiffre des postes d'attachés militaires, l'équipement du centre de transmissions et la modernisation des moyens radio.

Comme l'an dernier, aucune autorisation de programme n'est prévue pour 1968 au chapitre 52-00 au titre des études et du fonds d'orientation de la recherche scientifique de la défense nationale ; les besoins dans ce domaine ont, en effet, progressivement diminué avec le passage des études aux réalisations en ce qui concerne la force nationale de dissuasion et les crédits disponibles devraient permettre de satisfaire ces besoins.

Le budget du groupement des contrôles radio-électriques passe de 24.647.816 francs en 1967 à 26.299.548 francs pour 1968, soit une augmentation de 6,7 p. 100.

Les dépenses ordinaires prévues pour 1968 à ce titre s'élèvent à 23,9 millions de francs, en augmentation d'un million par rapport à 1967. La progression des crédits est imputable essentiellement aux mesures acquises et, pour une plus faible part, aux mesures nouvelles. Les crédits supplémentaires demandés en mesures nouvelles concernent principalement des dépenses de renouvellement de mobilier et de matériel mécanographique et des dépenses d'entretien des bâtiments.

Les dépenses en capital concernent, outre des travaux de rénovation des centres, des dépenses de matériel pour les équipements d'interception et de radiogoniométrie.

Ayant procédé à l'examen des différentes mesures précitées, votre commission des finances a considéré que certaines questions relatives à la situation des personnels du groupement des contrôles radio-électriques pourraient être examinées avec bienveillance par le Gouvernement. Elle souhaite, à cet effet, que soient pris en considération le classement des emplois d'opérateur d'interception et de chef de station dans la catégorie des services actifs, par assimilation à la situation des contrôleurs de la navigation aérienne ; le reclassement indiciaire, compte tenu de la technicité et de la spécialisation des tâches, des opérateurs d'interception dans le cadre des adjoints techniques de l'exploitation ; l'attribution aux opérateurs d'interception et aux chefs de station d'une indemnité pour sujétions spéciales en raison de leurs conditions particulières de travail, par extension des mesures déjà appliquées dans des services similaires du G. C. R., tels que ceux de la navigation aérienne, de la météorologie nationale, des ministères de l'intérieur, des affaires étrangères, des armées et des postes et télécommunications.

Votre commission des finances a estimé, en outre, qu'un effort plus important devrait être effectué en vue de moderniser les matériels d'interception et de localisation.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission des finances vous propose d'adopter ces deux budgets. *(Applaudissements.)*

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.** Madame le président, je crois que M. le rapporteur a parfaitement exposé la question et je renonce à la parole.

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

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (Section IV — Secrétariat général de la défense nationale) qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

#### ETAT B

*(Mesures nouvelles.)*

« Titre III : moins 5.248 F ».

Personne ne demande la parole ?...

**M. Antoine Courrière.** Le groupe socialiste vote contre.

**Mme le président.** Je mets aux voix le crédit du titre III.

*(Ce crédit est adopté.)*

#### ETAT C

*(Mesures nouvelles.)*

« Titre V :

« Autorisations de programme, plus 700.000 F. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, plus 175.000 F. » — *(Adopté.)*

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (Section VI — Groupement des contrôles radio-électriques) qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

#### ETAT B

*(Mesures nouvelles.)*

« Titre III : plus 174.783 F. » — *(Adopté.)*

#### ETAT C

*(Mesures nouvelles.)*

« Titre V :

« Autorisations de programme, plus 2.900.000 F. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, plus 1.400.000 F. » — *(Adopté.)*

#### SECTION VIII : COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN D'ÉQUIPEMENT ET DE LA PRODUCTIVITÉ

**Mme le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant la section VIII des services du Premier ministre : Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, mon rapport écrit analyse les principales dotations du commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité, dont le budget est en augmentation de 14,7 p. 100 par rapport à 1967. A cette tribune, mon propos portera surtout sur la nouvelle mission confiée au commissariat au Plan dont l'essentiel des crédits est inscrit au titre III, moyens des services.

Les crédits ouverts à ce titre augmentent de 2.168.677 francs ; les trois quarts de cette somme concernent la prise en charge par le commissariat de la délégation à l'informatique. L'état-major de cette délégation chargée de concevoir la politique de l'informatique comportait neuf membres ; avec la création de douze nouveaux postes, demandés par le fascicule budgétaire, son effectif serait porté à vingt et un en 1968. Cette brusque inflation des effectifs dans un service uniquement investi de tâches de conception a paru exagérée à votre commission, sans pour autant mettre en cause la promotion de cette science nouvelle. Mais, désirant avoir des explications sur ce renforcement de personnel, elle a déposé un amendement tendant à la réduction des crédits portant sur les créations d'emplois. Toutefois, si des explications convaincantes lui sont données quant aux besoins de tels effectifs, votre commission est disposée à retirer son amendement. La réduction des crédits porterait sur une somme de 793.235 francs.

En ce qui concerne la délégation, le décret du 8 octobre 1966 a fixé les attributions du délégué et précise qu'il assiste le commissaire général au Plan, ce qui explique la décision de rattacher administrativement les services au commissariat général et le transfert au budget du Plan des crédits de fonctionnement et d'équipement qui figuraient jusqu'alors au budget du Premier ministre.

La création de cette délégation à l'informatique constitue l'aveu d'un des échecs les plus cuisants du pouvoir : la colonisation par des capitaux américains d'une société française de surface internationale située dans un secteur de pointe. Sans doute, des fautes de gestion avaient été commises chez *Bull* et il convenait d'éviter à l'entreprise le dépôt de son bilan, mais on comprend difficilement, alors qu'il s'agissait d'une activité essentielle pour l'avenir de l'économie française au seuil de la nouvelle révolution industrielle engendrée par les calculateurs, d'une entreprise propre à assurer la réputation internationale du pays et alors qu'on nous parle à tout propos d'indépendance, qu'on ait laissé la *General Electric* prendre pied chez *Bull*. Et l'on est d'autant plus étonné lorsqu'on sait que ce que la société étrangère recherchait, ce n'est pas tant les bureaux d'études — qu'elle se chargera, soyons-en sûrs, de mettre en sommeil pour ne pas concurrencer ses unités de recherche outre-Atlantique — mais la mainmise sur un réseau commercial de grande qualité.

Dans ces conditions, je pose la question suivante au Gouvernement : le contribuable français n'aurait-il pas gagné à ce que l'Etat prenne des participations susceptibles de sauver *Bull* du désastre financier, puis de contrôler pour orienter ses travaux dans le sens de l'intérêt général ? N'aurait-il pas encore été

gagnant si l'entreprise tout entière avait été nationalisée ? Avez-vous fait la balance entre une telle opération et ce que nous coûte actuellement — et surtout ce que coûtera — le plan calcul ?

Jusqu'à preuve du contraire, nous ne croyons pas que la solution adoptée ait été la bonne. Un gouvernement qui est stable, un gouvernement qui se veut fort, nous a donné dans cette affaire le triste spectacle d'une valse-hésitation au terme de laquelle il n'a fait que capituler.

Ces remarques faites, reconnaissons que la création de la délégation à l'informatique tend à dégager notre pays de la dépendance dans laquelle il se trouve, encore qu'il reste beaucoup à faire, mais j'y reviendrai tout à l'heure. Nous devons donc nous réjouir de la promotion de cette nouvelle science, même si cette nouvelle orientation politique a pour origine des préoccupations moins louables. Il semble en effet que le refus du gouvernement américain de nous vendre les calculateurs indispensables à la réalisation de la bombe à hydrogène n'ait pas été étranger à cette nouvelle politique. Nous ne saurions trop recommander que la réalisation des calculateurs ne serve nullement pour les dépenses improductives et de prestige.

La construction des calculateurs étant la première préoccupation de la délégation à l'informatique, une de ses premières activités a porté sur la création de la Compagnie internationale à l'informatique. Cette compagnie sera le maître d'œuvre dans la réalisation des calculateurs français sous le patronage de l'Etat.

La C. I. I. résulte de la fusion de la C. A. E. (Compagnie d'automatisme électrique) dépendant de la C. S. F. (Compagnie générale de télégraphie sans fil), de la C. G. E. et de la S. E. A. (groupe Schneider). Cette fusion a été concrétisée par la convention signée le 13 avril 1967 et qui matérialise les engagements réciproques de l'Etat et de la C. I. I. (Compagnie internationale pour l'informatique).

Sur le plan économique, l'Etat intervient de deux façons : dans l'immédiat, il apporte une aide financière importante — elle s'élèvera à 440 millions de plus — et il se porte garant d'un emprunt de 250 millions de francs. Contrairement par les deux sociétés du plan calcul et en ce qui concerne la commercialisation des appareils, le délégué général facilitera la vente des calculateurs au secteur public ou semi-public ; pour 1967, la délégation n'a pu qu'établir des contacts avec les administrations déjà équipées ou en voie d'équipement ; un mécanisme de consultations préalables à la passation des marchés est actuellement en cours. D'autre part, des contacts ont été pris avec les pays de l'Est. De leur côté, les sociétés s'engagent à investir dans la mesure de 250 millions de francs, l'apport de la société C. A. E. et de la société S. E. A. entrant dans cette participation. A ce jour, à concurrence de 60 millions, des marchés publics ont été passés avec la C. I. I., ayant pour objet des études et des développements relatifs à la mise au point d'une première gamme de calculateurs commercialisables entre 1969 et 1970.

Afin de poursuivre le programme de recherches et de développement, la délégation à l'informatique disposera pour 1968 d'une dotation de 145 millions qui concerne une seconde gamme de calculateurs qui devrait être mise sur pied entre 1971 et 1972.

Dans le même temps et à concurrence de 20 millions, des marchés ont été conclus avec d'autres entreprises, la C. O. S. E. M., filiale de la C. S. F., la S. P. E. R. A. C., filiale de Thomson, et la Compagnie des compteurs qui ont accepté de participer dans le domaine des composants et des périphériques. Il est à signaler que, pour le moment, les composants sont fournis par les filiales des sociétés américaines qui viennent s'installer en France. Ainsi donc notre indépendance pour mener à bien l'informatique n'est pas encore complète.

Le Gouvernement envisage-t-il de mettre en œuvre un « plan composant » ? Si oui, de nouveaux crédits sont à prévoir, que les spécialistes estiment à 100 millions de francs. C'est une mesure indispensable si l'on veut réellement pouvoir mettre sur pied une industrie des calculateurs qui soit indépendante des trusts américains. Ces derniers d'ailleurs font de fortes pressions pour que le « plan composant » ne voie pas le jour et, à ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais bien savoir si l'implantation à Ferney-Voltaire (Ain) d'une usine de montage qui doit assembler des calculateurs et qui appartient à la firme américaine *Control Data Corporation*, implantation autorisée par le ministre des finances, ne portera pas préjudice à l'industrie française des calculateurs.

Ces questions posées, ces critiques faites ne mettent nullement en cause l'aspect positif de la création de la délégation à l'informatique, destinée à jouer un rôle décisif dans le développement des nations modernes ; mais, pour qu'il en soit ainsi, il importe de promouvoir l'enseignement et la formation de personnel de tous niveaux dans les techniques de l'informatique. La loi du

3 janvier 1967 qui a décidé la création de l'institut de recherches d'informatique et d'automatique (I. R. I. A.) répond donc à cette nécessité. Cet établissement public de caractère scientifique et technique a pour mission d'entreprendre ou de faire entreprendre des recherches fondamentales ou appliquées, de développer la formation, l'information et le perfectionnement du personnel susceptible de coopérer au développement de l'informatique.

Le financement de cet institut est assuré au titre des services généraux du Premier ministre ; pour l'année 1967 le budget de fonctionnement et de démarrage s'élevait à 2 millions, crédit qui avait été inscrit pour ordre afin de permettre à l'institut d'organiser ses structures ; pour 1968 il est prévu un crédit de 24 millions d'investissement et de 7 millions de fonctionnement.

Le rapport du Gouvernement, fait en application de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1968 et en annexe du projet de loi de finances pour 1967, justifie ces crédits au titre du fonctionnement par la nécessité de recruter du personnel pouvant atteindre cinquante-quatre unités, dont vingt-sept chercheurs. Nous voudrions savoir quel sera le statut de ces chercheurs. Seront-ils des contractuels ?

En ce qui concerne les crédits d'investissement, ils permettront l'installation à Voluceau, en Seine-et-Oise, du siège et des locaux indispensables à l'institut, tant pour la recherche que pour la formation. Ces crédits permettront aussi son équipement en calculateurs. L'étude du plan calcul a montré la nécessité de préparer de très grands calculateurs P 4. Actuellement, la création de la Compagnie internationale informatique ne permet que le développement d'une gamme de calculateurs de petite capacité, P. 0. et P. 1. L'industrie française de calculateurs ne pourra vraiment pas mettre au point ces grands calculateurs P. 4 sans le concours de l'institut de recherches que constitue l'I. R. I. A.

Quelques mots en ce qui concerne le centre d'étude des revenus et des coûts. Dans mon rapport écrit, j'ai fait état de la mission de cet organisme qui s'insère dans la mise en œuvre d'une planification « en valeur » et dans celle de la politique des revenus, ce qui ne peut être sujet à critique, mais à condition que les revenus soient effectivement étudiés et pas seulement les salaires. L'an dernier votre commission avait émis le vœu que les travaux des comités spécialisés fissent l'objet d'une large diffusion. On comprend difficilement que des documents établis à l'usage du Gouvernement ne soient pas également communiqués au Parlement pour lui permettre de juger du bon usage des deniers publics et d'assurer effectivement le contrôle qui est sa raison d'être. Aucune suite n'a été donnée au vœu de votre commission. Par contre, dans le fascicule budgétaire figure la création de neuf emplois pour le centre d'études des revenus et des coûts que votre commission vous demande de ne pas accepter. Elle a, pour ce faire, déposé un amendement qui réduirait le crédit de 599.922 francs.

Dans mon propos, je ne m'arrêterai pas sur l'activité des autres comités rattachés au service du commissariat au Plan. Les deux rapports écrits, celui de la commission des finances et celui pour avis présenté par M. Longchambon, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, en font état.

J'ai préféré m'attarder sur cette mesure que constitue la création de l'informatique et ce qui s'y rattache. Toutefois, la commission des finances a été amenée à constater que, cette année encore, on retrouve dans le budget de 1968 les deux chapitres traditionnels, subvention à l'association française pour l'accroissement de la productivité et subvention tendant à favoriser le développement de la productivité. C'est dire que la fusion en un seul établissement public du service de la productivité prévue à l'article 71 de la loi de finances de 1965 n'est pas encore intervenue. Notre collègue M. Longchambon, dans son rapport écrit, fait état des raisons invoquées par le Premier ministre. Pour ma part je note, dans la réponse faite par M. Marcellin à M. Ansquer, rapporteur à l'Assemblée nationale, que le ministre a déclaré qu'il allait faire diligence pour que la fusion se fasse. Du temps s'étant écoulé depuis, peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous nous donner aujourd'hui d'autres explications ?

Avant de conclure, je voudrais m'arrêter quelques instants sur les premiers résultats de l'exécution du V<sup>e</sup> Plan. Ce V<sup>e</sup> Plan a d'ailleurs mal débuté : la croissance de la production intérieure brute, qui paraissait conforme aux objectifs du Plan en 1966, a brusquement fléchi en 1967. Cette chute de la production est partiellement provoquée par la baisse des exportations déjà sensible en 1966, très nette en 1967. A son tour, elle a eu pour conséquence une diminution de près de la moitié du taux de progression de l'importation, une très forte diminution en ce qui concerne le taux de croissance de la consommation des ménages, qui s'explique, d'une part, parce que nous avons des

centaines de milliers de chômeurs — on parle de 400.000 — ce qui entraîne des répercussions sur la consommation et, d'autre part, par l'augmentation du coût de la vie intervenue de 1966 à 1967, supérieure aux prévisions du Plan, lequel envisageait une hausse annuelle de 1,5 p. 100, alors qu'elle a atteint 2,5 p. 100 en 1966 et 2,7 p. 100 en 1967.

Mon rapport écrit donne un tableau des investissements. Comme on peut le constater, les tranches ne sont pas égales. Des distorsions apparaissent. Je ne m'étendrai pas sur les chiffres qui figurent dans mon rapport écrit. J'en tirerai seulement les conclusions.

Après trois années d'exécution, le Plan atteindra à peine la moitié de ses objectifs. Il serait intéressant de connaître comment le Gouvernement entend combler ce retard dans les deux années qui restent. Même s'il était comblé, cela ne signifierait pas que tous les besoins seront couverts, car le Plan ne tient pas compte des recommandations formulées par les commissions spécialisées.

Sous réserve des ces observations, votre commission soumet à l'approbation du Sénat le budget du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité pour 1968. (*Applaudissements.*)

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

**M. Henri Longchambon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Mes chers collègues, M. Talamoni, dans le rapport qu'il a présenté au nom de la commission des finances, vient d'analyser en détail le budget proposé au titre des services du Premier ministre pour le commissariat général du Plan. Je ne reprendrai donc pas cette analyse.

Le rapport pour avis, que je présente au nom de votre commission des affaires économiques et du plan, m'amène à examiner l'action et les résultats du commissariat général et les problèmes que pose la préparation du VI<sup>e</sup> Plan.

Les organismes et les comités créés par le V<sup>e</sup> Plan auprès du commissariat général du plan, dont M. Talamoni a rappelé la consistance, le C. E. R. C., centre d'études des revenus et des coûts, les trois comités : le comité de développement industriel, le comité d'administration, le comité des entreprises publiques ont activement travaillé.

Nous leur avons demandé, par l'intermédiaire du ministre chargé du Plan de nous faire connaître les résultats de leurs travaux. Les réponses qui nous ont été fournies sont consignées dans le rapport écrit. Des études nombreuses et diverses ont été faites. Des réunions de comités, de sous-comités de travail ont été tenues sur des sujets intéressants. Nous n'en connaissons pas le résultat. J'ajoute que ces travaux auraient déjà fait l'objet de rapports de synthèse, transmis au Gouvernement, mais ignorés du Parlement.

Nous voudrions ici rappeler une observation que nous avons présentée lors de la discussion du V<sup>e</sup> Plan, qui proposait la création de ces comités que nous avons approuvée.

Nous souhaitons que le Parlement ou, tout au moins, ses commissions compétentes soient tout de même informés de la consistance et du résultat de ces travaux. J'ajoute que maintenant nous n'en sommes que plus incités à les connaître.

D'autre part, nous observons que, dans le budget pour 1968, les crédits de recherches et d'études pour le commissariat général du plan sont fortement accrus. Ils suivent la mode actuelle Tant mieux. Ce n'est pas moi qui m'en plaindrai. Une part croissante de ces crédits du commissariat du Plan va aller au financement des recherches et d'études faites par le C. R. E. D. O. C. et par toute une série d'autres organismes de recherches socio-économiques. Au total, en 1968, plus de 6 millions sont affectés à la recherche par le commissariat général du plan, soit plus du quart de son budget. Ces crédits progressent de 20 p. 100 par rapport à 1967. Pour l'essentiel, cette progression résulte de la création, en 1966, des comités dont je viens de parler. La dotation la plus importante concerne la recherche en socio-économie. C'est la première fois que nous sommes amenés à nous en préoccuper.

Les crédits inscrits à ce titre atteignaient 2.850.000 francs en 1967 et sont portés à 4.050.000 francs pour 1968, soit une progression de plus de 40 p. 100. Ces crédits ont été utilisés en 1967 à développer des recherches dans les directions suivantes : poursuite des travaux sur les modèles explicatifs des échanges extérieurs, au centre d'études et de la prospection économique à moyen et à long termes ; mise au point de modèles destinés à éclairer l'évolution de l'épargne, de la consommation et de l'investissement dans le long terme, au centre d'études et de recherches mathématiques appliquées à la planification ; recher-

ches destinées à apporter des éclaircissements sur quelques facteurs du développement et certains aspects de l'évolution des modes de vie en vue des travaux préparatoires du VI<sup>e</sup> Plan, recherches destinées à améliorer la connaissance dans un univers industriel en changement rapide.

Ces études et recherches, dont nous ne méconnaissons pas l'intérêt, s'ajoutent à la foule des études, recherches et rapports de comités, sous-comités de travail qui sont évoqués lorsque nous interrogeons le C. R. E. D. O. C., le comité spécialisé pour la réforme de l'administration, le comité spécialisé pour l'étude des structures des entreprises publiques, etc.

Si nous reconnaissons qu'une étude exhaustive de tous les facteurs intéressant la production et la consommation — et le socio-économique entre dans ce domaine — est vraiment nécessaire, et que des synthèses claires de ces éléments peuvent servir de base à une prévision, à une intervention et à une action économiques, et si nous approuvons que ces études soient faites, petites ou grandes, et par tous procédés appropriés en fonction de chacune d'elle, nous avons l'impression en jugeant de l'extérieur, et sans vouloir porter un jugement formel, que la synthèse de tout cela doit être bien imparfaite et bien difficile à faire.

Il manque sans doute, au sein du commissariat du Plan — c'est là où elle devrait se situer — la très grande et puissante organisation d'information en matière socio-économique qui serait le support de l'action du Gouvernement dans le domaine économique et social. Je pense qu'il y a là un premier point d'application, le plus nécessaire, du développement de l'informatique. La place du premier grand ordinateur en France, renseignant par appel sur un bouton ou par téléphone ceux qui ont besoin de décider en matière d'action dans le pays, est au sein du commissariat du Plan.

Le problème de la coordination de toutes ces études a été évoqué chaque année, mes chers collègues, aussi bien devant l'Assemblée nationale que devant le Sénat. Au mois de novembre 1966 M. Peyrefitte, alors ministre de la recherche scientifique, envisageait à cette fin de créer une instance administrative spéciale. Nous ne savons pas si c'est la bonne formule, mais je dis que nous restons sur l'impression que la coordination de toutes ces études et recherches, dont je n'ignore nullement l'intérêt, nous paraît inexistante. C'est peut-être, je le répète, l'impression de quelqu'un qui voit le problème de l'extérieur et qui est insuffisamment informé dans le détail. Mais nous aimerions que nous soit prouvé le contraire.

Il est enfin un organisme que je n'ai pas évoqué : l'I. R. I. A., M. Talamoni en a parlé avec beaucoup de précision et la commission des affaires économiques n'a rien à ajouter à ce qui a été déclaré, soit ce matin, dans la discussion du budget de la recherche scientifique, soit tout à l'heure par votre rapporteur de la commission des finances. Il s'agit d'un début tout au moins en ce qui concerne l'état-major de l'I. R. I. A., la délégation à l'informatique qui relève du commissariat général du Plan. Il s'agit d'un démarrage. Nous lui demanderons des comptes dans un an.

Quant au centre national pour l'accroissement de la productivité, il vient d'en être reparlé. Le problème n'est pas nouveau. L'article 71 de la loi de finances pour 1965 avait demandé que soit créé, sous la forme d'un service public à caractère industriel et commercial, un organisme chargé de se substituer, d'une part, à l'actuelle association pour l'accroissement de la productivité et, d'autre part, au service de la productivité du commissariat général du Plan. Forcé nous est de constater que cet article 71 n'a pas reçu, de la part du Gouvernement, l'exécution prévue.

Nous avons demandé à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, ce qu'il pensait de ce problème. Il nous a été répondu que : « Les problèmes posés par la mise au point des dispositions d'application de l'article 71 ont fait apparaître qu'il n'était pas possible de réaliser la réforme de structure dont le principe avait été décidé sans qu'il ait été procédé au préalable à un examen approfondi des objectifs et du rôle assignés aux organismes faisant l'objet de cette réforme ».

M. le ministre concluait ainsi :

« Le Gouvernement est actuellement saisi d'une proposition du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, tendant à mettre en place un dispositif adapté à cette double tâche, qui serait d'informer les petites et moyennes entreprises et de recevoir d'elles leurs doléances et l'expression de leurs besoins en ce qui concerne leur accroissement de productivité, et permettant d'instaurer une association réelle, efficace entre administrations et organisations patronales et syndicales. »

Nous voudrions croire que cette réponse selon laquelle une étude est en cours n'est pas une nouvelle fois un prétexte pour ne rien faire. Nous sommes, hélas ! habitués à nous entendre répondre à une question trop précise : « L'étude est en cours, vous repasserez lorsqu'elle sera terminée ». Nous insistons donc vivement pour qu'une solution intervienne, sans contester pour autant, ainsi que le dit le ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, qu'il y a lieu de procéder à un examen approfondi des objectifs et du rôle assignés aux organismes actuellement chargés de s'occuper de la productivité.

Il y a maintenant quinze ans que nous avons, dans cette enceinte, soutenu la création d'organismes chargés de promouvoir la productivité dans ce pays. Mais, depuis cette époque, les données du problème ont considérablement changé. Il existe maintenant un peu partout des organismes privés qui s'offrent à étudier une affaire et à l'aider à s'organiser en vue d'une meilleure productivité. Les productivités existent à des degrés très divers et elles doivent être abordées ou étudiées par des moyens très différents. Nous sommes donc tous d'accord pour que le problème soit réexaminé. J'ajoute, et je pense que c'est également le sentiment de la commission des affaires économiques, qu'un tel problème ne relève sans doute pas d'un organisme public à caractère industriel et commercial. On voit mal un tel organisme vendre de la productivité ou acheter je ne sais trop quoi pour ce faire. Mais si cela ne doit pas prendre cette tournure, je demande très fermement que l'année prochaine une solution claire et correcte soit apportée à ce problème évoqué chaque année depuis deux ou trois ans par le Parlement à l'occasion de la discussion de ce budget.

Quant à l'exécution du V<sup>e</sup> Plan, M. Talamoni en a parlé et il y a été fait allusion en diverses occasions. Je n'insisterai donc pas. Nous sommes tous, hélas ! informés du fait que si les indicateurs d'alerte concernant les investissements productifs, la production intérieure brute, le niveau des prix, sont restés en tant que tels satisfaisants, en revanche l'indice relatif à l'équilibre des échanges extérieurs — nous ne le savons que trop — est très voisin de la cote d'alerte si même il ne la dépasse pas. Je ne pense pas que ce soit la dévaluation récente de la livre sterling qui permette de le faire remonter au-dessus du niveau qu'il a malheureusement atteint.

Il y a plus grave : l'évolution de la production industrielle est également très déficiente. Le taux de cette évolution est passé de 5 p. 100 en janvier 1967 à moins 0,5 p. 100 en juin.

Pour ce qui est de l'emploi, la situation atteint également la cote d'alerte.

Il résulte de tout cela que les perspectives sont assez sombres. Certes, la comptabilité nationale et les autorités économiques et financières du pays affectent de prévoir, pour 1968, une conjoncture meilleure. Souhaitons qu'elles ne se trompent pas ; néanmoins nous sommes inquiets quant à la réalisation de ces espoirs.

Peut-être, mes chers collègues, serez-vous intéressés par quelques brèves indications sur la préparation du VI<sup>e</sup> Plan et sur l'échelonnement du programme ? Je puis vous fournir les précisions suivantes :

En 1968, préparation au sein de l'administration, des commissions de modernisation et des Coder, du rapport sur les options du VI<sup>e</sup> Plan ; dans le second trimestre de 1969, consultation du Conseil économique et social, puis débat au Parlement sur les options du VI<sup>e</sup> Plan ; 1<sup>er</sup> juin 1969 à septembre 1970, élaboration détaillée du Plan dans les commissions de modernisation, les Coder et l'administration ; dans le dernier trimestre de 1970, consultation du Conseil économique et social et débat au Parlement sur le projet de Plan ; après l'adoption du Plan, discussion avec les Coder pour la mise au point de la régionalisation.

A ce stade de l'élaboration du Plan il est bon que votre commission des affaires économiques et du Plan rappelle simplement les vœux qu'elle avait émis lors de la discussion du V<sup>e</sup> Plan en vue de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan car il était à l'époque trop tard pour infuser sur la préparation du V<sup>e</sup> Plan. Votre commission souhaitait que la régionalisation soit mieux assurée qu'elle ne l'a été pour le V<sup>e</sup> Plan, qu'il soit procédé, par un moyen ou un autre, à une consultation plus sérieuse des collectivités locales en lesquelles s'expriment véritablement les besoins locaux mieux que dans une Coder où des personnalités, certes importantes dans la vie économique du pays, au courant de bien des choses, sont peut-être souvent assez loin malgré tout des préoccupations de la base, des préoccupations du public.

**M. Roger Delagnes.** Très bien !

**M. Henri Longchambon, rapporteur pour avis.** J'avais observé, lors de la présentation du V<sup>e</sup> Plan, que les consultations des

Coder avaient conduit à faire figurer en première priorité nationale les autoroutes et non pas du tout les écoles ou les hôpitaux. Or je suis certain que si l'on consultait réellement la population de ce pays elle mettrait en premier lieu les écoles et les hôpitaux...

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Henri Longchambon, rapporteur pour avis.** ... malgré le désir effréné de l'automobile qui s'empare, je le sais bien, de tous les éléments du pays (*Très bien ! à gauche.*) Si donc on avait demandé à la population de choisir, je suis persuadé que sa réponse n'aurait pas été celle des aréopages économiques qui, eux, avaient des raisons — je les comprends — mais de mauvaises raisons, de donner la priorité aux autoroutes.

Donc, nous émettons le vœu que, pour la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, la consultation régionale effective, sous la forme que l'on voudra, par l'intermédiaire des collectivités locales qui représentent vraiment l'opinion, les sentiments des populations de ce pays, soit mieux assurée que pour la V<sup>e</sup> Plan.

D'autre part, une inconnue terrible plane sur le VI<sup>e</sup> Plan : c'est l'évolution de la politique économique européenne dans laquelle nous sommes engagés par le traité de Rome, par notre coopération avec les Six. Comment établir un plan véritablement français si, au niveau européen, il n'existe pas de plan ? Cela paraît très difficile. Certes, une commission économique européenne ébauche un plan à moyen terme, qui doit être suivi par un plan plus précis pour la période 1970-1975. Notre commissariat du Plan se tient en contact avec elle, mais, malgré tout, une grande incertitude règne dans les perspectives de la conjoncture économique pendant la durée du VI<sup>e</sup> Plan.

Dans sa préparation, il y aura donc lieu de confirmer et de préciser le caractère de « stratégie » du Plan face à des aléas croissants, c'est-à-dire de rendre plus nette la hiérarchie entre hypothèses qui peuvent être controuvées par les faits, prévisions et objectifs contraignants, que le Gouvernement, en appliquant le Plan, s'engage à réaliser.

Il faudra sans doute jalonner, pour des périodes plus courtes que cinq ans, le cheminement de certaines grandeurs économiques, de préciser et développer le système des indicateurs d'alerte dans une période où les aléas seront monnaie courante, comme ils le sont actuellement où nous constatons une réalisation bien difficile et bien incertaine, par suite de conjonctures extérieures à la France, de ce qui avait été prévu par le V<sup>e</sup> Plan.

Sous ces réserves, votre commission des affaires économiques et du Plan vous invite, mes chers collègues, à adopter le budget qui vous est proposé pour le fonctionnement du commissariat général du Plan. (*Applaudissements.*)

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.** Madame le président, mesdames, messieurs, M. Talamoni, rapporteur, a tout à l'heure parfaitement décrit le budget du commissariat général du Plan. Je m'abstiendrai donc de le faire à nouveau et je me contenterai de dire brièvement ce qu'a été l'activité du commissariat en 1967 en m'efforçant de répondre aux questions posées ou aux observations faites au cours de ce débat.

Au cours de l'année qui va bientôt s'achever, le Commissariat général du Plan a poursuivi ses travaux dans trois directions principales. La première était la mise en œuvre du V<sup>e</sup> Plan et les missions particulières que le commissariat pouvait être amené à remplir en marge de cette mise en œuvre. Ainsi, le commissariat a participé aux principales actions décidées par le Gouvernement pour la mise en œuvre du V<sup>e</sup> Plan. En particulier la formulation et la mise en œuvre d'une politique industrielle conforme aux orientations du V<sup>e</sup> Plan ont fait l'objet d'études de caractère général et d'études sectorielles par le groupe de travail du comité de développement industriel. Les études générales ont concerné la politique de conversion, la situation des marges bénéficiaires, l'évolution des possibilités de développement des différentes branches. Les études sectorielles ont plus spécialement intéressé certains secteurs de la chimie et de la mécanique ainsi que la construction navale, et elles ont fait l'objet de travaux de groupes spécialisés.

De son côté, le comité des entreprises publiques a remis un rapport au Gouvernement.

La mise en œuvre du plan-calcul a donné lieu à une convention signée en 1967 et à la création d'une délégation à l'informatique.

A ce propos, je voudrais indiquer à M. Talamoni, qui a si justement souligné le problème des composants, que le plan

calcul, s'il a fait porter l'essentiel de son effort sur la conception et le montage des calculateurs, n'a pas voulu les négliger.

D'autre part, sa philosophie n'est pas de donner un monopole à une industrie nationale, mais d'assurer un contrôle national sur une fraction raisonnable d'une industrie essentielle pour l'avenir.

Puisque j'ai abordé un problème voisin j'en profite pour répondre également à M. le rapporteur de la commission des finances en lui indiquant qu'à l'I. R. I. A. les chercheurs sont bien des contractuels assimilés à ceux du C. N. R. S. ou du C. N. E. S.

Enfin et pour terminer avec l'énumération des actions auxquelles le Commissariat du Plan a été associé et dont il a eu la responsabilité, j'évoquerai le groupe de travail du comité « administrations » qui s'est attaché principalement à sa mission de proposer au comité « toutes réformes de caractère législatif, réglementaire, administratif ou budgétaire de nature à améliorer l'efficacité des services publics tout en diminuant leur coût » et accessoirement à l'examen critique des services votés en liaison avec la direction du budget et ce en vue de l'élaboration du budget de 1968.

Le commissaire général a également remis un rapport au Gouvernement sur les moyens d'une politique active de l'emploi et un rapport au ministre de la recherche scientifique sur l'orientation de l'effort national de recherche en fonction des objectifs économiques du V<sup>e</sup> Plan.

Sur ce sujet capital de la recherche, M. Longchambon, que j'ai écouté comme tout le monde avec le plus vif intérêt, a renouvelé des observations qu'il avait effectivement déjà amorcées au cours d'un débat des années précédentes. Je voudrais l'assurer que le Gouvernement essaie de faire son profit de ses observations du plus grand intérêt. Pour coordonner la recherche portant sur le développement économique et social, un projet de centre de coordination a été élaboré et des consultations ont lieu entre le ministre chargé de la recherche scientifique, d'une part, et le ministre des affaires économiques et des finances ainsi que le ministre chargé du Plan, d'autre part.

J'en viens à la préparation du prochain Plan, le sixième.

La réflexion sur cette préparation du VI<sup>e</sup> Plan a en effet déjà commencé; le recensement des principaux thèmes possibles et des principales études à engager a été opéré. Certaines études ont déjà été engagées concernant les méthodes de planification et les évolutions à long terme, ou ont été poursuivies, comme celles qui portent sur le choix des investissements.

Ainsi que M. Longchambon l'a annoncé tout à l'heure, un projet de calendrier a été mis au point et sera prochainement proposé au Gouvernement. En même temps seront formulées des orientations relatives aux objectifs généraux de la planification, aux hypothèses générales sur l'évolution du contexte, en particulier du contexte extérieur de la planification, et au contenu même du Plan.

Pour cette préparation du VI<sup>e</sup> Plan, je voudrais indiquer à M. Longchambon que bonne note a été prise de ses suggestions, particulièrement en ce qui concerne la manière d'aborder le problème de la régionalisation.

J'en profite pour répondre à une observation plus générale de M. Longchambon qui craint que l'élaboration du Plan ne soit une œuvre un peu trop confidentielle dans notre pays qui, lui, tient bien sûr à l'information et encore plus à la participation en ce domaine. Il y a des limites fixées par la technique et la complexité même des problèmes. Cependant nous allons essayer d'élargir les consultations dans la mesure du possible.

La formule choisie pour le V<sup>e</sup> Plan avait été de consulter le Parlement à des étapes particulièrement importantes, étapes qui étaient les grandes options et la synthèse finale, de façon à l'associer le plus possible aux travaux. De plus, alors que les plans précédents n'avaient pas pu être tous présentés à temps au Parlement, le V<sup>e</sup> Plan a non seulement été voté avant sa mise en œuvre mais ses options principales ont été, comme je viens de le dire, soumises à la discussion et au vote du Parlement en novembre 1964.

Mais je voudrais surtout souligner que les commissions de modernisation rassemblent 2.000 responsables publics et privés de l'économie nationale, des organisations professionnelles, des syndicats, 4.000 personnes en tout si l'on tient compte des groupes de travail, sans parler de la consultation des Coder. Certes, leurs débats s'entourent d'une discrétion qui

est considérée comme indispensable à la qualité de travaux d'experts, mais les rapports des commissions sont ensuite publiés et le seront encore, j'en donne l'assurance.

Si pour le VI<sup>e</sup> Plan j'ai déjà eu l'occasion de dire tout à l'heure que les consultations pourront être entreprises plus tôt et, en fait, commenceront dès l'année prochaine, il me reste à traiter de la troisième direction dans laquelle le commissariat a développé son effort. Il s'agit de sa participation à l'exécution de la politique économique.

A cet égard, le commissariat s'est acquitté normalement de ses tâches courantes telles que la participation aux travaux budgétaires, aux travaux du F. D. E. S., aux travaux législatifs à incidence économique et financière, à la vulgarisation et à l'assistance technique à la France ou à l'étranger. Le commissariat a participé à la rédaction du rapport annuel sur l'exécution du Plan et la régionalisation du budget d'équipement ainsi que, de manière très active, aux travaux du comité de politique économique à moyen terme qui, après l'adoption du premier programme de politique économique pour les six pays du Marché commun, se poursuivent actuellement par la préparation d'un second programme destiné à compléter et à préciser les orientations envisagées par le précédent sur un certain nombre de points nouveaux tels que la politique agricole, la politique des revenus, la politique des structures sectorielles et le financement.

En conclusion, je voudrais dire un mot de l'exécution du V<sup>e</sup> Plan tel qu'on la connaît pour 1966 et qu'on peut la prévoir pour 1967. Le rapport d'exécution précise que le taux de croissance de la production intérieure brute en 1966 a été de 5 p. 100, soit exactement le taux moyen visé par le Plan. La croissance des investissements, publics et privés, a été plus rapide que ne le prévoyait le Plan. Par contre, l'investissement en logements a été moins rapide. En 1967, du fait essentiellement de la stagnation des exportations due pour l'essentiel à la dépression qu'ont connue nos principaux clients et voisins du Marché commun et à un ralentissement de la consommation intérieure pour 1967, la croissance sera sans doute inférieure à celle de 1966 mais, compte tenu des perspectives de reprise des exportations et de la production industrielle en fin d'année, on peut prévoir qu'elle atteindra environ le taux de 4,2 p. 100.

C'est l'occasion de parler des clignotants et de la situation de notre commerce extérieur évoquée tout à l'heure. Il est vrai qu'au mois de juin cette balance nous donnait de réelles inquiétudes. Je puis signaler que depuis le mois de juillet le clignotant ne fonctionne pas et cela n'a pas été nécessaire puisque la couverture s'est maintenue régulièrement au-dessus de 90 p. 100.

Je voudrais souligner ici ce que sont ces clignotants, ces indicateurs d'alerte à proprement parler. Ils ne sont ni conçus ni créés comme des indices conjoncturels. En raison de leur caractère public, ils doivent, selon les termes mêmes du V<sup>e</sup> Plan, « être simples à comprendre, faciles à observer, et en nombre réduits. L'alerte devant provoquer un réexamen de la politique économique et, le cas échéant, une modification des objectifs du Plan, les indicateurs devront s'appuyer sur des observations statistiques solides et ne fonctionner qu'une fois qu'il sera sûr que l'écart observé par rapport à la norme est réellement significatif ».

Par sa nature, l'indicateur d'alerte est donc un instrument de constatation *a posteriori* qui s'efforce d'éliminer les variations dues à des écarts conjoncturels accidentels. Cela explique que ne sont pas contradictoires certaines observations présentées tout à l'heure et le fait que certains de ces indicateurs n'aient pas eu à clignoter.

J'ajoute que le V<sup>e</sup> Plan a prévu que le système pourrait être complété et corrigé en cours de route. Pour le VI<sup>e</sup> Plan, des améliorations seront effectivement recherchées. Par ailleurs nous disposons pour l'appréciation de la situation conjoncturelle des nombreuses ressources de l'institut national de la statistique et des études économiques.

Telles sont, mesdames, messieurs, les quelques observations qu'après les rapports extrêmement fournis et clairs qui vous ont été présentés par MM. Talamoni et Longchambon, je me devais encore de vous soumettre. Je traiterai tout à l'heure des problèmes soulevés par les amendements lors de leur discussion.

Pour le moment, c'est sous le bénéfice de ces observations générales qu'après vos rapporteurs je vous demande de bien vouloir voter les crédits qui vous sont proposés. (*Applaudissements au centre droit et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre pour la section VIII, Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité, qui figurent à l'état B, rattaché à l'article 36.

## ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 1.477.801 F ».

Par amendement n° 66, MM. Pellenc et Talamoni, au nom de la commission des finances, proposent de réduire de 793.235 francs le crédit du titre III.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial.** Madame le président, dans mon rapport oral, tout à l'heure, j'ai expliqué les raisons qui ont amené la commission des finances à déposer cet amendement. Je ne pense pas nécessaire de les reprendre.

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

**M. le secrétaire d'Etat.** Cet amendement concerne essentiellement le fonctionnement de la délégation à l'informatique. M. le rapporteur a bien voulu dire qu'il le présentait dans le seul souci d'obtenir des informations et c'est bien volontiers que le Gouvernement défère à ce vœu.

Le budget de fonctionnement de 1967 est une mauvaise référence, me semble-t-il. En effet, il avait été fixé avant la nomination du délégué et, par conséquent, dans l'ignorance des besoins réels.

L'informatique est une tâche nouvelle. Dans ce domaine, on part de zéro et les prévisions ne pouvaient être faites sérieusement. Cette tâche est conçue comme une tâche d'animation des diverses entreprises publiques ou privées.

La délégation doit disposer, en 1968, d'un budget d'équipement de 145 millions de francs qui seront utilisés en marchés d'étude et de développement passés avec les industriels du plan-calcul. Le contenu technique de ces marchés est arrêté par la délégation.

La délégation doit également assurer la coordination des équipements électroniques des administrations et services publics, ce qui implique de nombreux contacts et études.

La délégation assure la tutelle scientifique de l'I. R. I. A. La recherche et la formation que cet établissement assure doivent être coordonnées avec les autres actions du plan-calcul.

La délégation, enfin, aura à prospecter le marché étranger afin de préparer d'éventuelles opérations d'exportations, notamment vers les pays de l'Est.

C'est pour ces diverses tâches qu'un effectif budgétaire de vingt et une personnes, dont des secrétaires, n'a pas paru excessif. J'ose espérer qu'il ne paraîtra pas, après les explications qui lui ont été fournies, excessif au Sénat qui a bien voulu manifester l'importance considérable qu'il attache à l'informatique.

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Je demande la parole.

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Nous avons enregistré avec beaucoup de satisfaction les précisions que vous venez de nous fournir, monsieur le secrétaire d'Etat, et, comme l'a signalé mon collègue, M. Talamoni, nous retirons cet amendement.

Mais je voudrais vous donner rendez-vous dans une dizaine d'années — ce ne seront peut-être ni vous ni moi qui serons à nos places actuelles — et nous verrons, à ce moment-là, ce que seront devenus les crédits destinés à l'informatique. Je vous assure que nos successeurs auront des surprises !

**Mme le président.** L'amendement n° 66 est donc retiré.

Par amendement n° 67, MM. Pellenc et Talamoni, au nom de la commission des finances, proposent de réduire de 599.922 francs le crédit du titre III.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial.** Madame le président, cet amendement a pour but de savoir les raisons pour lesquelles on ne communique pas au Parlement les rapports fournis au Gouvernement par ces comités spécialisés, malgré le vœu formulé par la commission.

**Mme le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Madame le président, je voudrais, là aussi, donner, dans toute la mesure de mes moyens, à la commission et au Sénat tout entier les raisons de cette non-communication.

Il s'agit de travaux d'ordre administratif qu'il n'est pas d'usage de diffuser puisqu'ils sont effectués par des groupes de travail intérieurs à l'administration. Dans le cas particulier, il s'agit de sujets brûlants, puisque ces travaux portent sur la restructuration des entreprises et sur les réformes administratives.

On imagine aisément l'importance, la susceptibilité, disons même la sensibilité des intérêts en cause et les conséquences de tous ordres, notamment sociales ou économiques, à travers son effet psychologique, que pourrait avoir la diffusion de telle ou telle étude, laquelle n'est encore qu'une hypothèse et ne doit pas nécessairement conduire à des décisions que l'opinion publique croirait devoir résulter inéluctablement de tels travaux.

Nous avons tous en mémoire l'émotion provoquée quelquefois par la publication de telle ou telle de ces études, qui ne pouvait cependant pas être considérée comme un document ayant valeur de décision.

Ensuite, la publication de recommandations dont une grande partie devra être appliquée par les chefs d'entreprise sous leur propre responsabilité, risquerait de conduire à des décisions précipitées, ce qui pourrait être parfois contraire au but recherché.

Si, ultérieurement, le Gouvernement décide de donner suite à ces travaux, évidemment les assemblées en seront alors informées. Mais, dans la mesure où, je le répète, il s'agit d'hypothèses ou d'éléments de réflexion pour le Gouvernement, il paraîtrait fâcheux d'assurer à ces études une publicité injustifiée et d'en faire une diffusion qui leur donnerait une consistance et une importance qu'elles ne revêtent pas toujours.

Compte tenu de cette situation, je demande à la commission de trouver satisfaisantes les raisons que je viens de lui donner et de retirer, en conséquence, son amendement.

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Je demande la parole.

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des finances a été beaucoup plus sévère sur ce chapitre que sur le précédent. Elle ne méconnaît pas les raisons que vous avez invoquées ; elle pense qu'effectivement des précautions s'imposent, mais celles-ci se trouvent réduites à néant par le fait qu'il se produit toujours des fuites. Vous savez que, lorsqu'on réunit plus de deux personnes, il est déjà difficile de garder le secret. Or ces assemblées comprennent un nombre important de participants, la presse s'empare de leurs travaux et quelquefois les déforme. Ainsi le remède que veut être la discrétion est finalement pire que le mal.

Sans faire une grande diffusion de ces travaux, sans même donner le compte rendu *in extenso* de leurs conclusions, le Gouvernement devrait en communiquer un aperçu assez dense aux membres du Parlement pour qu'ils puissent en délibérer et peut-être vous donner des éclaircissements.

Nous pouvons retirer l'amendement de façon à laisser encore un an au Gouvernement pour réfléchir à la question, mais la commission des finances risque, l'année prochaine, de ne pas se trouver du tout dans les mêmes dispositions d'esprit. Dans l'hypothèse où nous serions encore, vous et moi, aux mêmes bancs, nous nous trouverions tous les deux dans une situation difficile. (Applaudissements.)

**M. Henri Longchambon, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

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

**M. Henri Longchambon, rapporteur pour avis.** J'ai évoqué également ce problème au nom de la commission des affaires économiques. Une solution est possible, celle qui est adoptée par les commissions des affaires étrangères. De tout temps, les présidents de ces commissions, aussi bien de l'Assemblée nationale que du Sénat, peuvent se rendre, chaque fois qu'il leur paraît nécessaire, au ministère des affaires étrangères pour prendre connaissance de ce qu'on appelle les dépêches, c'est-à-dire d'une partie, triée sans doute, mais encore secrète pour le grand public, des conversations entre le département des affaires étrangères et ses fonctionnaires en poste à l'étranger.

Une même tradition pourrait s'instaurer pour les présidents des commissions des finances et des affaires économiques qui auraient la possibilité, soit par eux-mêmes, soit en déléguant ce droit à l'un de leurs collègues ou au rapporteur de telle ou telle question, d'obtenir communication, même légèrement édulcorée sur les points les plus délicats, des travaux de ces comités au fur et à mesure de leur exécution.

Telle est la solution que je propose.

**Mme le président.** Si j'ai bien compris M. Coudé du Foresto, la commission des finances a retiré son amendement.

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial.** Oui, madame le président.

**Mme le président.** L'amendement n° 67 est donc retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III avec le chiffre de : plus 1.477.801 francs.

(Le crédit du titre III, avec ce chiffre, est adopté.)

**Mme le président.** « Titre IV : plus 1.200.000 francs. » — (Adopté.)

**Mme le président.** Nous en avons terminé avec l'examen des crédits concernant les Sections I. III. IV, VI, VII et VIII des services du Premier ministre.

#### Imprimerie nationale.

**Mme le président.** Le Sénat va aborder maintenant les dispositions du projet de loi de finances pour 1968 concernant le budget annexe de l'Imprimerie nationale.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean Bardol, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le budget annexe de l'Imprimerie nationale pour 1968 s'élève, en recettes et en dépenses, à 153.583.000 francs contre 150.100.000 francs en 1967, marquant ainsi une progression de 2,3 p. 100. Celle-ci est moins forte que pour le budget de 1966 où elle atteignait 11,5 p. 100 et celui de 1967 où elle atteignait 5,8 p. 100.

Le ralentissement de la progression du budget de l'Imprimerie nationale s'explique par le fait que l'établissement tend à atteindre la limite de ses capacités physiques de production sans que les investissements techniques prévus pour 1968 soient de nature à provoquer, dans l'immédiat, une augmentation du taux de productivité.

L'évaluation des recettes permet de constater que le produit global des impressions progresse seulement de 2.923.000 francs, soit 2,05 p. 100, par rapport à 1967. Cette progression est inférieure à celle enregistrée pour 1967, qui était de 7.597.000 francs soit 5,63 p. 100 par rapport à 1966, et pour 1966, soit 12 p. 100 par rapport à 1965.

Le ralentissement de la progression du produit global des impressions résulte de la politique des prix adoptée par l'Imprimerie nationale qui s'en est tenue, en 1967, au respect de la réglementation sur le blocage des prix.

Il est, en effet, nécessaire de préciser que le pourcentage de 3 p. 100 d'augmentation accordée par les pouvoirs publics à la profession n'a été appliqué, en 1967, que dans très peu de cas et, généralement, sur des commandes de peu d'importance.

En outre, il faut remarquer que l'Imprimerie nationale n'envisage pas, en principe, dans les mois à venir une élévation de ses tarifs, bien que certains facteurs de production soient d'un coût croissant. Ainsi les évaluations des salaires professionnels et l'augmentation de 5 p. 100 environ du prix des papiers n'ont-ils pas été répercutés dans les prix de vente en 1967.

Le rendement du personnel ouvrier a augmenté dans de fortes proportions. En effet, l'indice du temps moyen de travail pour mille feuilles imprimées a fortement baissé. De 1953 à 1966, l'indice est passé de 100 à 68, ce qui marque une augmentation de la productivité de 32 p. 100.

Les dépenses de personnel, non comprises les charges sociales, passent de 44.029.043 francs en 1967 à 46.843.639 francs en 1968, en augmentation de 2.819.596 francs. Les effectifs sont, à l'heure actuelle, de 349 fonctionnaires et 1.999 ouvriers, soit un total de 2.348. L'augmentation du volume des travaux exécutés par

l'établissement rend nécessaire le recrutement de dix-huit agents supplémentaires.

Les crédits de matériel doivent passer de 79.962.496 francs à 89.985.760 francs, soit une majoration de 10.023.264 francs, due essentiellement à une nouvelle augmentation des frais pour travaux, fournitures et services extérieurs.

En ce qui concerne les dépenses d'investissement, on note une baisse des autorisations de programme — 7 millions au lieu de 9.500.000 francs — et des crédits de paiement — 4.500.000 francs au lieu de 8 millions.

Les opérations nouvelles sont relatives à la poursuite du programme normal de renouvellement du matériel, à la réorganisation des reports offset et à l'achat de matériel de photocomposition.

Je voudrais maintenant attirer l'attention de notre Assemblée, monsieur le secrétaire d'Etat, sur quelques problèmes de gestion et de production et sur certaines questions sociales.

Les impressions effectuées pour le compte des ministères et administrations publiques représentent l'essentiel de l'activité de l'Imprimerie nationale : 94 p. 100 par rapport aux impressions effectuées pour le compte des particuliers.

C'est dire toute l'importance que revêt l'application du décret n° 61-1318 du 4 décembre 1961 relatif, en particulier, aux rapports de l'Imprimerie nationale avec les administrations.

L'article 4 du décret prévoit la procédure par laquelle, au vu des programmes d'impression établis par les services ordonnateurs, la commission des impressions administratives dresse, à l'attention du ministre, le programme particulier de l'Imprimerie nationale.

En 1936, la commission des impressions administratives a tenu trois réunions, les 29 mars, 29 juin et 17 novembre 1966.

En 1967, deux réunions ont eu lieu et une autre, au moins, est prévue d'ici à la fin de l'année.

L'article 4 du même décret prévoit que l'Imprimerie nationale serait saisie de l'ensemble des programmes avant le 15 octobre de chaque année.

La commission des impressions administratives doit établir, le 15 novembre au plus tard, le projet de la liste des travaux qui seraient exécutés au cours de l'année suivante dans les ateliers de l'établissement d'Etat, les commandes rejetées étant confiées par les clients soit à un imprimeur de leur choix, soit à l'Imprimerie nationale qui en envisagerait alors la sous-traitance ou l'exécution directe.

En réalité, l'établissement d'Etat n'a jamais pu obtenir des prévisions satisfaisantes de sa clientèle et cette lacune tient à deux causes :

— en premier lieu, les réponses des administrations ont été très souvent inexploitablement parce qu'incomplètes ;

— en second lieu, quels que soient les efforts de prévision déployés, certains services publics connaissent depuis plusieurs années des transformations et des réorganisations suffisamment importantes pour qu'il soit impossible de prévoir un an à l'avance les impressions qui leur seront nécessaires. C'est le cas, par exemple, de l'ensemble du département de l'éducation nationale qui, constamment soumis à des réformes législatives et réglementaires, ne saurait faire aucune prévision valable sur ses projets d'impression.

En 1967, l'ensemble des questionnaires a été expédié à la date du 31 août ; la majeure partie a été retournée à l'établissement d'Etat avant le 15 octobre.

Sans préjuger le résultat de cette consultation, on peut affirmer que la commission des impressions administratives sera en mesure de les apprécier vers la fin du mois de novembre, alors que, les années précédentes, les réunions consacrées à l'examen des programmes n'avaient pu avoir lieu avant le mois de janvier au plus tôt. Il y a donc là un progrès dont la commission des finances se félicite.

Bien entendu, l'absence de prévisions utilisables a contraint l'Imprimerie nationale à accepter toutes les commandes qui lui étaient adressées, au fur et à mesure de leur arrivée.

Quelle que soit la gêne ainsi créée pour les ateliers, il apparaît que, grâce à un effort de planification intérieure des travaux, les « à-coups » dans la production ont été moins nombreux en 1966 et en 1967 et des délais satisfaisants ont pu être respectés, grâce cependant, il faut le souligner, à un grand nombre d'heures supplémentaires effectuées par le personnel.

Cependant, les délais très courts et parfois impératifs imposés par les administrations clientes contraignent l'Imprimerie nationale à sous-traiter des travaux qu'elle serait en mesure d'exécuter.

Sur 22.124 commandes reçues en 1966, 5.373 ont été sous-traitées, représentant un chiffre d'affaires de 37.177.579 francs, soit 27,7 p. 100 du chiffre d'affaires total.

Ces pourcentages deviennent alarmants car le nombre des commandes sous-traitées et l'importance de leur chiffre d'affaires grandissent chaque année dans de fortes proportions.

Pour 1967, l'on peut prévoir des chiffres analogues sinon en hausse. C'est un manque à gagner important pour l'Imprimerie nationale et pour le Trésor, puisque aucune marge bénéficiaire n'est prélevée sur les commandes sous-traitées.

Sur le plan technique, afin de s'adapter aux plus récentes innovations, l'Imprimerie nationale a entrepris, depuis le début de l'année 1967, une reconversion de ses techniques de composition et d'impression. La production était jusqu'à la période actuelle fondée, pour une grande part, sur le procédé typographique et l'emploi du plomb. Actuellement, l'on tend à donner progressivement la priorité à l'utilisation du procédé offset et du film.

C'est dans cet esprit qu'il vient d'être procédé à l'acquisition d'une machine photocomposeuse capable de composer environ 25.000 caractères à l'heure. En 1968, il est prévu de poursuivre ce plan de reconversion par une augmentation très sensible, d'une part, des moyens de composition typographique et, d'autre part, des moyens de tirage par le procédé offset.

Le développement de la photocomposition doit normalement placer l'Imprimerie nationale, dans les années à venir, au rang des entreprises d'imprimerie les plus modernes et les plus productives.

L'Imprimerie nationale doit et devra faire face, chaque année, à des besoins accrus et le problème ne pourra être résolu par les seuls progrès techniques.

La question de l'extension et du transfert de tout ou partie des ateliers est toujours posée. M. Boulin, secrétaire d'Etat au budget, a indiqué à l'Assemblée nationale qu'elle ne pouvait intervenir tout de suite et qu'elle était liée au règlement de questions de caractère économique, social, technique et financier. Nous le comprenons très aisément et nous savons bien que l'étude et la réalisation de l'opération, qui interviendra certainement par tiroirs, demandera plusieurs années.

Dans ces conditions, ne serait-il pas opportun et rentable, monsieur le secrétaire d'Etat, de procéder à l'assainissement et à l'aménagement de l'îlot du Capitaine-Ménard ? Cette solution, provisoire certes, aurait le mérite de permettre immédiatement une meilleure exploitation.

La remise en état complète du bâtiment de l'ancienne chaufferie, 450 mètres carrés, de la resserre, 120 mètres carrés, du hangar en bois, dans un état désastreux, 300 mètres carrés, et d'un autre hangar abritant des cartons, 165 mètres carrés, aurait pour effet immédiat de limiter sensiblement la sous-traitance qui augmente chaque année et de développer le potentiel de production en améliorant la productivité et en permettant à la modernisation en cours de se développer plus rapidement.

L'opération serait peu coûteuse. Par exemple, la remise en état de l'ancienne chaufferie, tant au point de vue maçonnerie que peinture et couverture, qui libérerait 450 mètres carrés, a été évaluée en juin de cette année, paraît-il, à 232.000 francs, somme très faible, vous l'avouerez.

Dans ce bâtiment, l'on pourrait, par exemple, implanter du matériel Chambon. J'ai eu l'occasion de visiter plusieurs fois, au cours des années précédentes, l'Imprimerie nationale et je peux indiquer que ce matériel — ce n'est pas la faute de la direction, elle ne peut pas faire autrement compte tenu des locaux dont elle dispose — est disséminé dans cinq ateliers plus ou moins éloignés les uns des autres. Sa centralisation permettrait une bien meilleure exploitation, un meilleur encadrement et éviterait au personnel des attentes onéreuses ainsi que de longues navettes entre l'atelier principal et ses annexes.

En outre, les ouvriers travaillant dans cette nouvelle construction bénéficieraient enfin de locaux sanitaires plus convenables que ceux dont ils disposent actuellement, les vestiaires et les lavabos seraient groupés et correspondraient un peu plus aux règles d'hygiène et de sécurité qui devraient être mises partout en vigueur. De plus, la libération des trois ateliers décentralisés donnerait de nouvelles possibilités d'installation technique afin de poursuivre la politique d'adaptation qui est en cours.

Sur le plan social, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, revenir sur deux questions dont nous avons déjà débattu et traité les années précédentes avec M. Boulin et, tout d'abord, sur celle des majorations pour heures supplémentaires effectuées par le personnel ouvrier de l'Imprimerie nationale, qui continuent à être calculées sur le salaire de base. M. Boulin a déclaré

à ce sujet à l'Assemblée nationale « que les majorations pour heures supplémentaires, qui sont prévues par la réglementation de droit commun, ne peuvent porter que sur le salaire de base ».

Je ne pense pas que ce soit là une interprétation de l'esprit et de la lettre des textes en vigueur. En effet, la loi du 25 février 1946 — qui est valable pour tout le monde, qui est la législation de droit commun — prescrit que toute prime qui a le caractère d'une rémunération de travail et non d'un remboursement de frais réels doit être soumise aux majorations pour heures supplémentaires. Il a été ainsi jugé pour des primes de rendement, d'ancienneté, d'assiduité, d'économie de temps ; les majorations doivent être calculées sur un taux horaire moyen après addition des primes au salaire et non pas sur un salaire de base horaire indépendant des primes. De ce fait, le calcul des majorations pour heures supplémentaires devrait tenir compte d'un certain nombre de primes, en particulier de la prime de rendement.

**M. Hector Viron.** Très bien !

**M. Jean Bardol, rapporteur spécial.** Nous vous demandons donc de bien vouloir réexaminer la question, qui intéresse un personnel digne d'éloges.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je terminerai en notant avec beaucoup d'intérêt, car la question nous tient à cœur, l'intention de l'administration d'assouplir les règles de titularisation des manœuvres temporaires. Nous souhaitons que les mesures envisagées conduisent à la titularisation d'un plus grand nombre de manœuvres, de façon à réduire fortement les délais d'ancienneté qui pouvaient aller pour certains jusqu'à sept et même dix ans.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose d'adopter le budget annexe de l'Imprimerie nationale tel qu'il a été voté par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

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

**M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.** Madame le président, mesdames, messieurs, j'ai écouté avec la plus grande attention le rapport qui vous a été présenté par votre collègue, M. Bardol.

Le budget de l'Imprimerie nationale pour 1968 se différencie peu de celui de 1967. La faible progression des recettes, 2,32 p. 100, est la conséquence de la politique de stabilité des prix suivie par les établissements d'Etat. Les efforts faits pour compenser, tout au moins partiellement, par des gains de productivité les augmentations des rémunérations du personnel et les prix du papier ont permis de maintenir une gestion bénéficiaire, mais les excédents versés au Trésor sont en diminution.

Deux problèmes importants touchant aux conditions de fonctionnement de l'Imprimerie nationale avaient été évoqués lors de l'examen des précédents budgets, d'une part, la programmation des travaux et, subsidiairement, du volume des commandes sous-traitées, d'autre part, l'insuffisance des locaux industriels, et l'administration s'est attachée, au cours de l'année 1967, à rechercher les moyens de les résoudre.

La commission des impressions administratives créée en 1961 est parvenue, grâce à une simplification de la structure des questionnaires, à faciliter la tâche des services clients. Une certaine souplesse doit cependant être conservée car la transformation et la réorganisation importante de certaines administrations depuis plusieurs années ne permettent pas d'établir un an à l'avance des prévisions définitives. Aussi, l'Imprimerie nationale est-elle conduite à accepter toutes les commandes qui lui sont adressées, au fur et à mesure de leur arrivée.

Quelle que soit la gêne ainsi créée pour les ateliers, grâce à un effort de planification intérieure des travaux, la production n'a pas connu d'à-coups en 1967 et des délais très satisfaisants ont pu être respectés.

En raison de l'accroissement du volume des travaux qui sont confiés à l'Imprimerie nationale, les locaux industriels de l'établissement d'Etat sont devenus nettement insuffisants. Les installations situées dans le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris n'étant pas susceptibles d'extension, le transfert de tout ou partie des ateliers doit être envisagé. Ce problème est nettement posé, mais la solution ne peut intervenir rapidement car elle est liée au règlement de questions de caractère économique, social, technique et financier.

Je puis donner l'assurance à M. le rapporteur et à MM. les sénateurs que les études entreprises seront poursuivies et que l'Assemblée nationale et le Sénat seront tenus informés.

Je voudrais revenir très brièvement à trois questions qui ont été évoquées par M. le rapporteur Bardol. La première concerne l'assainissement de l'îlot Ménard. Les travaux que justifierait la remise en état de la partie de l'Imprimerie nationale dite « îlot Ménard » n'apporteraient pas à l'établissement d'Etat les surfaces nécessaires à son indispensable extension. Aussi bien, l'administration a-t-elle envisagé un projet limité qui consiste à remplacer les bâtiments les plus vétustes et les plus dangereux pour la sécurité du personnel par des bâtiments légers et provisoires. Ce projet, dont les travaux seraient réalisés en quelques mois, est à l'étude.

Quant au régime de rémunération des heures supplémentaires du personnel ouvrier, je me permets d'indiquer à M. le rapporteur et à MM. les sénateurs qu'il est difficile d'établir un parallèle entre l'Imprimerie nationale et les autres secteurs de l'imprimerie à ce point de vue.

L'Imprimerie nationale, vous le savez, applique à son personnel, compte tenu de ses sujétions et de ses conditions de travail, un régime de rémunération au rendement qui lui est propre et qui n'est d'ailleurs pas prévu par la convention collective du livre. Les majorations pour heures supplémentaires, qui sont allouées en vertu de la réglementation de droit commun, ne peuvent porter, dans ces conditions, que sur le salaire de base. Le personnel de l'Imprimerie nationale demeure néanmoins avantage par rapport à ses homologues du secteur privé, puisqu'il cumule les indemnités dont bénéficient ces derniers avec le salaire au rendement dont je viens de parler et qui correspond à 165 p. 100 environ du salaire de base.

Quant à la titularisation des manœuvres, l'effectif des manœuvres de l'Imprimerie nationale a été fixé à cent soixante par une loi de 1942 qui avait pour objet de permettre le recasement des anciens militaires de toutes armes. Il s'agissait, en fait, d'une loi de circonstance dont la direction de l'Imprimerie nationale s'était d'ailleurs efforcée d'atténuer la rigueur en ouvrant des emplois, des débouchés pour les manœuvres effectuant des travaux spécialisés. Néanmoins l'administration, en dépit des aménagements apportés, n'avait pu titulariser les manœuvres dans des conditions comparables à celles des professionnels. A partir de l'année en cours, la période d'attente va être très sensiblement réduite de manière à se rapprocher de ces conditions.

Voilà, madame le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs la réponse que le Gouvernement tenait à faire au rapport présenté par M. Bardol. (*Applaudissements.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de l'imprimerie nationale qui figurent aux articles 41 et 42.

« Art. 42 (*Mesures nouvelles.*) — Imprimerie nationale :

« Autorisations de programme, plus 7 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme.

(*Les autorisations de programme sont adoptées.*)

**Mme le président.** « Crédits, plus 17.514.685 F. ». — (*Adopté.*)

« Art. 41 (*Services votés.*) — Imprimerie nationale : crédits, 136.068.315 F. » — (*Adopté.*)

## Transports.

### SECTION II : AVIATION CIVILE

**Mme le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, section II : Aviation civile.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Mes chers collègues, j'ai l'intention, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, d'approcher ce budget dans mon exposé oral en définissant simplement les principales préoccupations présentes à mon esprit et en examinant dans quelle mesure le budget qui nous est présenté permet d'y répondre, ce qui évitera d'entrer dans le détail et en particulier d'énoncer à cette tribune des chiffres qui lassent toujours l'auditoire et que vous retrouverez dans mon rapport écrit.

Je serai guidé dans cet exposé par les réalisations du Plan telles qu'on peut les entrevoir à la fin de 1968. Le Plan sera

exécuté à peu près à 66 p. 100 en moyenne, avec 80 p. 100 pour la navigation aérienne, 62 p. 100 pour les bases, 61,6 p. 100 pour la météorologie. Ce sont à peu près les seuls chiffres que je citerai.

La première de nos préoccupations concerne ce que j'appelle la mutation du transport aérien. En l'espace de quelques années, le transport aérien en est à sa seconde mutation. La première a été causée par la substitution du réacteur au moteur à pistons. Elle devait entraîner deux sortes de conséquences qu'il convient de rappeler : d'abord un profond bouleversement temporaire de l'équilibre financier de toutes les compagnies, le remplissage des appareils n'ayant pas suivi assez rapidement l'accroissement du nombre de sièges mis brutalement à la disposition des voyageurs ; cette période est heureusement terminée ; ensuite, grâce à un abaissement progressif des tarifs, grâce au goût retrouvé des voyages, une fréquentation toujours accrue des différentes lignes aériennes s'est fait jour.

La seconde mutation qui se prépare est double : d'une part, l'avènement de l'aviation supersonique qui, au début à tout le moins, entraînera des augmentations de tarif et par conséquent sera réservée pour un temps à une clientèle de luxe ; d'autre part, dans un tout autre sens, l'arrivée très proche sur le marché d'avions à grande capacité, de 250 à 500 places, à court et à moyen rayon d'action, à tarifs plus bas, qui permettront de toucher une nouvelle couche de clientèle.

Il est bien évident que les conséquences en seront également doubles. Tout d'abord, les finances des compagnies, malgré l'affection croissante du public pour le transport aérien, risquent de nouveau d'en être affectées pendant un certain temps. En second lieu, toutes les infrastructures d'aéroports sont à revoir et à réadapter, quelquefois pour les pistes, certainement pour le bruit, encore plus sûrement pour l'accueil au départ et à l'arrivée et pour les liaisons aéroport-ville.

Pour les pistes, il est sûr que des renforcements seront nécessaires sur certains terrains, non pas tellement d'ailleurs pour l'impact proprement dit du « supersonique » ou du gros porteur, mais plutôt pour le trajet au sol et peut-être même en-dehors des pistes, sur ce que nous appelons dans notre jargon les *taxiways* et les *parkings*.

Pour l'accueil, la situation est bien plus grave. La plupart des aéroports français, à commencer par les plus importants — Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Marseille, Nice, Lyon, Bordeaux, Nantes — ne sont absolument pas équipés pour faire face à la réception simultanée d'avions à grande capacité.

La situation à l'Aéroport de Paris est assez préoccupante. Il y a un instant, je lisais une brochure très bien faite que j'ai trouvée dans le courrier de cet après-midi. Il s'agit d'*Energie*, dans laquelle est étudiée la situation de l'aéroport de Paris eu égard au développement de l'aviation à grande capacité et d'où l'on tire un certain nombre de conséquences. J'avoue être moins optimiste que la brochure en question.

A Orly le trafic a augmenté dans des proportions nettement plus importantes que les prévisions : 50 p. 100 à peu près de 1963 à 1966 et l'on peut estimer qu'en 1971 le « mouvement » des appareils aura doublé. Or, si le IV<sup>e</sup> programme a été révisé en hausse, la situation financière est loin d'être brillante. Pour permettre de recevoir quatorze millions de voyageurs, peut-être même quinze millions en 1972, il est prévu d'achever la nouvelle gare d'Orly-Ouest pour les courts et moyens courriers et d'agrandir la gare d'Orly-Sud — la gare actuelle pour le trafic international — avec deux antennes permettant l'accès direct aux avions au moyen de ces passerelles télescopiques qui sont déjà utilisées très abondamment à l'étranger. De gros efforts sont donc nécessaires pour atténuer l'inconvénient actuel de l'étalement en longueur d'Orly. On a prévu l'installation de tapis-roulants, mais ils ne suffiront pas à supprimer tous les inconvénients et en particulier l'attente à la douane, à la police, les invraisemblables embouteillages pour l'enregistrement des bagages et l'exiguïté des salles d'attente au départ et à l'arrivée.

Tout cela coûte très cher à modifier. Si l'Aéroport de Paris, grâce à un relèvement de diverses redevances dont vous trouverez le détail dans mon rapport écrit — relèvement que l'on enregistre également à l'étranger — a pu faire face au « petit équilibre », les subventions d'Etat dont il bénéficie et qui se sont substituées à une dotation en capital sont en diminution constante. Elles empêchent indirectement l'aéroport de Paris de contracter des emprunts à des taux convenables. Ces charges en capital augmentent chaque jour. Elles vont atteindre 86,4 millions de francs en 1968, somme qui ne sera pas compensée, bien au contraire, par l'autofinancement qui est évaluée à 56 millions de francs. La situation se dégrade ainsi rapidement en quantité et aussi en qualité comme je vous l'ai indiqué, les taux d'intérêt étant en perpétuelle augmentation.

Or l'Aéroport de Paris ne gère pas qu'Orly. Au Bourget il est hors de question de faire face à l'accroissement massif de trafic. De plus, cet aéroport doit fermer ses portes en 1975, et Paris-Nord doit prendre en théorie le relais vers 1972, probablement en 1973. Il risque d'y avoir là un hiatus qu'Orly sera obligé de combler. Nous craignons que si des crédits d'Etat ne viennent pas au secours de l'aéroport de Paris, et cela rapidement, la situation devienne très difficile eu égard à la concurrence étrangère.

Cela ne résoudra pas, à beaucoup près, la cruciale question des liaisons aéroport—ville.

La saturation des autoroutes actuelles, trop étriquées dès l'origine, conduit à la seule solution raisonnable, celle du chemin de fer : soit une ligne reliant Orly à la gare d'Orsay, ce qui permettrait peut-être de supprimer cette verrue qu'est l'actuelle gare dans le centre de Paris ; soit une ligne directe reliée au réseau métropolitain.

**M. André Monteil.** Très bien !

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Pourquoi le premier coup de pioche donné il y a dix ans pour la liaison Orly—Paris-Austerlitz—Orsay n'a-t-il jamais été suivi d'un second ? J'avais assisté au premier avec un certain espoir. Je constate avec plaisir que cette idée fait de nouveau surface ; mais nous avons perdu dix ans.

La deuxième préoccupation concerne le plan de charge de notre industrie aéronautique. Je rappelle que c'est l'armée qui est tutrice de notre industrie aéronautique, laquelle fait vivre plus de 100.000 salariés. Du point de vue strictement civil, le budget consacre plus des deux tiers de son montant aux dépenses en capital sur lequel le seul chapitre 53-24 absorbe 80 p. 100 des dites dépenses. C'est dire que *Concorde* et *Airbus* s'octroient la part du lion, et cela aux dépens de tous nouveaux lancements de prototypes quelconques.

Je ne rappellerai pas les avatars de *Concorde*, appareil à géométrie fixe volant à Mach 2, appareil de construction franco-britannique, conçu selon un principe un peu court puis révisé pour allonger son rayon d'action et sa capacité, passant de 90 à 180 tonnes au décollage puis, aux dernières nouvelles, ramené à 175 tonnes, devant transporter, à une vitesse de mach 2,2 — réduite ensuite à 2,05 — 135 passagers, décidé, puis remis en question puis redécidé.

Voilà un appareil dont on ne connaît pas encore le prix exact pour les deux premiers prototypes. La part française aurait dû se monter, à l'origine, à 2.500 millions de francs sur le devis total de quatre milliards et demi. Officiellement la part de la France s'élève aujourd'hui à 4.500 millions sur un total de sept milliards, à la suite de discussions avec les Britanniques qui ont exigé le relèvement de notre quote-part. Officieusement, quoique démenti, le montant global se situerait à environ 8.500 millions répartis entre Français et Britanniques.

J'ai consulté aussi une publication intitulée *Allemagne internationale*, dans laquelle figure l'interview donnée par le président de la compagnie Lufthansa sur l'aviation supersonique. Celui-ci n'est pas particulièrement tendre pour l'avion supersonique en général, mais je pense qu'il a tort. Je crois qu'on ne peut aller contre le progrès ; quoique nous fassions, l'avion supersonique verra le jour et sa clientèle se développera, car l'homme est ainsi fait qu'il souhaite toujours aller plus vite, peut-être pour arriver plus rapidement au terme de son existence.

Dans son excellent rapport, mon homologue à l'Assemblée nationale, M. Anthonioz fait état d'espérances de vente de deux cent vingt appareils ; en fait soixante-quatorze sont en commande ou en option et je serai sur ce chapitre moins optimiste que tout à l'heure quand je dénonçais le caractère un peu trop pessimiste du président de la Lufthansa. En effet, à la cadence qui a été prévue pour la sortie des appareils, le dernier sortirait alors que le premier appareil américain à géométrie variable et à mach 3,2 entrerait en service. Nous risquerions alors de perdre le bénéfice de notre avance et de ne plus pouvoir compter sur une série permettant un certain amortissement des frais d'amont qui sont considérables.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ma première question sera donc celle-ci : avez-vous prévu l'augmentation des séries annuelles de sortie de l'appareil *Concorde* ?

J'en arrive à *Airbus* qui est un appareil, cette fois, germano-franco-britannique, dont la gestation est au moins aussi pénible. L'accord d'études ne date que du 25 juillet 1967 ; c'est dire qu'il est fort en retard sur les projets américains, le *Boeing 747* par exemple. Sa capacité prévue est de 267 passagers avec le

confort du B 747 ou de 298 passagers avec celui de *Boeing 707* intercontinental.

Je voudrais vous indiquer à ce propos, reprenant les réflexions d'un des membres de la commission des finances, que le voyageur tient à trouver dans les avions un peu plus de confort qu'il n'en a actuellement, particulièrement en classe touriste, pour les transports intérieurs, où il peut à peine s'asseoir s'il est possesseur d'une simple serviette !

Les réacteurs de *Airbus* seraient des réacteurs Rolls-Royce avec participation de la S. N. E. C. M. A. La répartition des frais serait la suivante : pour la cellule, 37,5 p. 100 de la dépense incomberaient à la France, 37,5 p. 100 à la Grande-Bretagne, 25 p. 100 à l'Allemagne ; pour le moteur, 75 p. 100 à la Grande-Bretagne, 12,5 p. 100 à l'Allemagne, 12,5 à la France. La décision définitive ne sera cependant prise qu'à la fin de juillet 1968, sur le vu d'un devis estimatif du prix de développement et nous voulons espérer que ce devis serrera d'un peu plus près la réalité que pour le *Concorde*, dont le coefficient d'augmentation au cours des jours a été, je crois, de l'ordre de 2 ou 3.

Pendant ce temps, les commandes de *Boeing 747* affluent aux Etats-Unis. Lockheed prévoit aussi un triréacteur sonique atteignant 965 kilomètres-heure pour un rayon d'action de 3.200 kilomètres et capable de transporter environ 300 passagers.

Tous les autres projets français concernant d'autres types d'avion sont fragmentaires, tout étant absorbé par *Concorde* et *Airbus*.

Pour ce qui est de *Caravelle*, Sud-Aviation a demandé à porter sa série à 265 appareils dont 245 commandés ferme, ce qui me donne le plaisir de souligner le succès considérable rencontré par cet appareil.

Quant au *Mystère 20*, lancé grâce à l'application de l'article 5, ce biréacteur d'affaires Marcel Dassault de 6 à 12 passagers est un succès pour clients fortunés. Son rayon d'action est de 2.500 kilomètres ; 201 appareils ont été commandés ferme, dont 160 pour la *Panam*, et 40 en option par cette même compagnie. Les frais de développement ont été de 180 p. 100 du devis initial, ce qui est relativement peu par rapport au *Concorde*.

Pour le *Nord-262*, 33 appareils ont fait l'objet de commandes fermes, 27 d'options à court terme et 22 d'options à long terme. Cet appareil devrait connaître une plus large faveur pour les lignes à trafic modéré et le défrichage de nouvelles lignes. C'est surtout une question de turbo-propulseur, dont les caractéristiques d'endurance et d'entretien sont encore insuffisantes. Un crédit de 688.000 francs devrait permettre à Turboméca d'améliorer le *Bastan VI*.

A ce propos, nous craignons que l'amendement introduit par M. Pleven à l'Assemblée nationale ne soit un mauvais coup pour ce type d'appareil ; nous nous en expliquerons ultérieurement.

La production des avions légers ne donne lieu qu'à des aides très limitées de l'Etat. Aucun crédit n'est prévu pour des hélicoptères civils, pas plus que pour le *Bréguet 94* ou le *Transall*. Notre construction aéronautique est donc axée uniquement sur le *Concorde* et *Airbus*. S'il est bon parfois de concentrer ses efforts, il s'agit là d'une véritable partie de poker que nous souhaitons gagner, car l'enjeu est capital pour l'emploi de notre personnel et le succès de nos exportations.

Notre troisième préoccupation concerne l'évolution de nos compagnies aériennes. Air France, notre compagnie nationale, a poursuivi, en 1966, son spectaculaire redressement. Le profit net du compte profits et pertes est de 52 millions de francs, soit près de cinq fois le résultat de l'an dernier, ce qui lui a permis de reverser 20 millions à l'Etat.

Je ne diminuerai en rien les mérites de notre compagnie nationale en soulignant que toutes les compagnies aériennes du monde ont progressé plus ou moins sensiblement, mais notre compagnie a dû quelquefois chercher sa voie, malgré les difficultés nées de la politique, qui touchent de façon directe les différents trafics aériens du monde.

Sur l'Atlantique Nord, par exemple, nos querelles plus ou moins connues avec nos amis américains entraînent de la part des touristes de cette région du monde un certain chauvinisme qui les écarte de notre compagnie, et les incite à s'adresser soit aux compagnies américaines, soit à d'autres compagnies européennes, anglaises ou hollandaises par exemple.

Dans le Pacifique, nous avons constaté les progrès de la *Quantas*, qui peut également concurrencer l'U. T. A. et Air France et, dans l'Arctique ou l'Extrême-Orient, les efforts de la *Japan Airlines*, heureusement en pool avec Air France, semblent porter leurs fruits.

Une grande vigilance est donc nécessaire à Air France pour faire face à cette concurrence, d'autant plus que, comme toutes les compagnies, elle va être soumise à bref délai à la mutation prévue dans le transport aérien, dont nous avons parlé tout à l'heure. C'est vers le développement du fret, vers des économies de gestion, un service à bord et aux escales toujours à améliorer que doivent se poursuivre ses efforts déjà commencés et dont les résultats se trouvent traduits dans les tableaux que vous trouverez dans mon rapport écrit.

J'en arrive à Air Inter. C'est certainement l'un des sujets que notre assemblée aborde avec le plus d'intérêt, la commission des finances du Sénat y ayant consacré une longue séance. Cette compagnie enregistre un développement spectaculaire : de 90.000 passagers en 1961, elle est passée à 790.000 en 1965, puis à 1.100.000 en 1966 ; l'augmentation est donc de près de 50 p. 100 par an, ce qui ne manque pas de poser de nombreux problèmes dont les principaux sont financiers. L'Etat vient de supprimer à la fois sa subvention, sous prétexte que les résultats bénéficiaires, mais limités, en 1966 — 1.350.000 francs — permettaient de supporter cette amputation, et la détaxe sur le carburant. Les collectivités locales risquent de faire les frais de cette opération.

A ce propos, je veux évoquer l'amendement intervenu à l'Assemblée nationale en seconde lecture, dont l'auteur est M. Pleven. Cet amendement nous paraît appeler quelques commentaires. Il a pour effet de dissocier complètement les lignes bénéficiaires des lignes déficitaires. Son objet déclaré est d'obliger Air France à moderniser sa flotte sur certaines lignes et, bien entendu, surtout sur les lignes bretonnes. Je n'ai, certes, rien contre la Bretagne puisque ma famille en est originaire, mais je ne peux m'empêcher de craindre que cet amendement n'aille résolument contre son but. Il établit un *distinguo* discriminatoire entre régions, ce qui va à l'encontre du principe de solidarité très souvent invoqué par la Bretagne. Il limite les bénéfices d'Air Inter au moment où cette compagnie va devoir faire face avec un faible capital à des achats de matériel très importants : 350 millions au moins avec un capital actuel de 18.500.000 francs, ce qui ne peut qu'inciter Air Inter à mettre toutes ses lignes en déficit, et ce n'est pas difficile. Enfin, il peut et veut éliminer certains types d'appareils, le Nord-262 en particulier, au bénéfice sans doute de Caravelle. C'est là un souci de standing peut-être un peu excessif. Au surplus, Caravelle ne peut accéder à tous les terrains et Air Inter est bien obligé d'avoir une panoplie importante pour pouvoir satisfaire à toutes les exigences de la clientèle.

Toutes ces raisons nous conduisent à être très réservés sur cet amendement qui risque d'accroître les charges des collectivités dont les lignes ne sont pas en équilibre financier, au moment où une nouvelle convention va éliminer la participation d'un assez grand nombre de ces collectivités au déficit d'Air Inter. J'ai eu la curiosité de me faire communiquer la liste de celles qui sont à la limite de l'équilibre et qui, par conséquent, si l'on appliquait la convention d'Air Inter telle qu'elle existe actuellement, n'auraient plus rien à payer pour supporter le déficit de cette compagnie. Je vous cite au hasard : Lyon, Nantes, Nice, Nîmes, Strasbourg et Lille.

Si l'amendement de M. Pleven est maintenu dans le texte qui nous est présenté, il est vraisemblable que la convention sera modifiée et que, par conséquent, les diverses villes que je vous ai citées devront payer à nouveau une partie importante du déficit.

Nous avons cependant estimé, à la commission des finances, qu'il appartenait surtout à la commission des affaires économiques et du plan de se prononcer sur cette partie de mon exposé et de proposer le cas échéant des amendements.

Ma quatrième préoccupation concerne la situation du personnel, sa formation et le concours de l'Etat pour ces objectifs. Nous sentons bien que nous abordons ainsi, peut-être de façon indirecte, mais sûrement, plusieurs problèmes : l'aide de l'Etat sous forme de détaxe des carburants, l'aide de l'Etat sous forme de subventions, la formation du personnel navigant et la situation du personnel.

L'Etat a décidé de supprimer la détaxe sur les carburants à la fois pour les compagnies aériennes et pour les aéro-clubs. Les motifs invoqués se résument en deux parties : d'une part, la situation des compagnies aériennes est assez améliorée pour permettre à l'Etat de les faire rentrer dans le régime commun ; en second lieu, la détaxe sur les carburants aux aéro-clubs serait remplacée par une prime pour la formation des jeunes pilotes, parce que, paraît-il, la détaxe sur les carburants profitait surtout à l'aviation d'affaires qui peut payer son carburant au prix normal, ce dont je conviens bien volontiers.

Sur le plan comptable, le déficit était important puisque, en première lecture, l'Etat n'avait proposé qu'une prime très inférieure au montant de la détaxe sur les carburants aux aéro-clubs. C'est dans cet esprit que la commission des finances avait décidé de déposer à son tour un amendement supprimant complètement le crédit pour amener l'Etat à réviser sa position.

Or, nous nous sommes trouvés devant une nouvelle position du Gouvernement qui, en deuxième lecture, a accepté de porter à 2.950.000 francs les facilités accordées aux aéro-clubs contre la prime de 1.500.000 francs prévue initialement. Des critiques peuvent être formulées contre la méthode employée puisque les primes seront attribuées à de jeunes apprentis pilotes jusqu'à 21 ou 25 ans alors que beaucoup d'aéro-clubs ont des élèves qui ont dépassé cet âge. D'autre part, la vie des aéro-clubs serait gravement altérée si l'aviation d'affaires et d'agrément venait à lui manquer ou à diminuer. C'est là un risque qu'il vaudrait mieux ne pas courir ; mais, comme la compensation existe sur le plan financier, nous pensons qu'il appartient aussi à la commission des affaires économiques et du plan de se prononcer sur la qualité de cette compensation.

La formation des pilotes suppose un effort de recrutement. A ce sujet, nous avons été saisis, au cours de nos voyages, de réclames de jeunes pilotes militaires qui, ayant un nombre d'heures impressionnant sur D. C. 6, par exemple, sont obligés, en quittant l'armée, de recommencer leur formation *ab initio*. Le Gouvernement, par la voix du ministre des transports, a promis à l'Assemblée nationale de faciliter le passage de la vie militaire à la vie civile, bien entendu, en complétant la formation civile qui doit être assez différente des contraintes militaires.

Actuellement, les effectifs de 1.025 pilotes de ligne et 538 pilotes de première classe doivent s'accroître chaque année d'un nombre assez respectable évalué à 65 et 60 respectivement en 1968, 95 et 80 en 1969, 60 et 90 en 1970 ; je passe sur les prévisions à long terme.

Le personnel électronique de la sécurité aérienne s'est ému de la situation qui lui est faite, tant sur le plan du nombre que sur celui des perspectives d'avancement. Cette question a été effleurée tout à l'heure, dans un rapport remarquable qui a été présenté à cette tribune par notre collègue M. Fortier. Mais ce personnel n'a pas le droit de grève. Nous aimerions que le Gouvernement nous donne des apaisements sur ce qu'il compte faire en faveur de ce corps dont dépend étroitement notre sécurité aérienne.

Enfin, j'ai l'habitude, chaque année, de m'intéresser à un ou deux problèmes plus particuliers de notre aviation civile ; cette année c'est sur l'A. S. E. C. N. A., l'agence pour la sécurité et le contrôle de la sécurité aérienne, que j'ai voulu faire porter mon effort. Je rappelle que cette agence a été créée au moment de l'accès à l'indépendance d'un certain nombre de nations africaines et de Madagascar pour qu'il n'y ait pas d'interruption dans les aides qui sont apportées à la navigation aérienne. En principe, en sept ans, une substitution, sinon totale, du moins très substantielle, devait s'opérer tant sur le plan financier que sur le plan des effectifs, les ressources devant être de plus en plus le fait des nations devenues indépendantes et les effectifs nationaux devant se substituer peu à peu aux effectifs français, la France ayant le soin de former le personnel.

Sur le plan financier, la faculté contributive des Etats n'a pas permis d'atteindre les résultats souhaités. Cependant, depuis plusieurs années, la contribution française se maintient au même niveau en valeur absolue, ce qui correspond à une réduction relative.

Quant aux effectifs, la question est plus préoccupante. En effet, le recrutement est difficile. Dans le cadre de chaque nation, les possibilités d'avancement sont faibles et l'union entre les divers Etats indépendants n'est pas assez soudée pour permettre à un agent d'aller servir dans un autre pays que le sien. D'autre part, les besoins de cadres de ces Etats sont si importants que les élèves doués sont absorbés par d'autres tâches ; enfin et c'est une constatation fort agréable, d'une façon générale l'A. S. E. C. N. A. donnant entière satisfaction aux Etats qui en font partie, ceux-ci considèrent que l'alimenter en personnel peut attendre, eu égard à d'autres tâches qui bénéficient de larges priorités.

Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vais en avoir terminé en me tenant à peu près dans les délais qui me sont impartis, mais je voudrais, bien entendu, aborder, pour achever mon exposé, un problème que j'évoque tous les ans, sans aucun succès : je n'ai trouvé cette année, pas plus que les autres années, monsieur le secrétaire d'Etat, aucun crédit pour la concentration dans un immeuble convenable des services de l'aviation civile. C'est un véritable

scandale que je dénonce tous les ans et j'entends bien que l'on me répond, depuis deux ans du moins, que l'on a jeté son dévolu sur l'immeuble laissé libre par l'O. T. A. N. Quand je vois le nombre d'administrations qui tiennent ce même raisonnement, j'en conclus qu'il faudrait tout le bois de Boulogne pour leur donner satisfaction. J'espère que cet appel sera un jour ou l'autre entendu car il est regrettable, pour ne pas dire plus, de voir que les services sont dispersés dans certains locaux absolument indignes d'une grande administration.

Je me suis volontairement limité à ces quelques questions, laissant le soin à mon rapport écrit de renseigner ceux qui désirent de plus amples détails.

Il appartient maintenant à mon collègue de la commission des affaires économiques et du Plan, toujours si intéressant à entendre, de vous faire connaître son avis et surtout de se prononcer sur les deux problèmes que j'ai évoqués dans mon exposé oral. (*Applaudissements.*)

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

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport pour avis de votre commission porte sur plusieurs sujets : la situation de la Compagnie nationale Air France, celle de l'Union des transports aériens, Air-Inter, l'Aéroport de Paris, les constructions aéronautiques et enfin le problème des aéroclubs et de la détaxe sur les carburants.

En ce qui concerne la Compagnie nationale Air France, sa politique d'investissement limitée par suite de la perte de certains parcours qu'elle desservait normalement, en raison de l'évolution politique de l'Afrique, doit reprendre maintenant grâce aux nouveaux types d'appareils relevant, soit d'une technique améliorée génératrice d'une économie plus favorable — les gros transporteurs — soit d'une mutation beaucoup plus radicale, et c'est le cas des avions supersoniques. Cette reprise paraît inévitable au moment où les transporteurs internationaux groupés dans l'I. A. T. A. prévoient un relèvement du nombre de passages de l'ordre de 18 à 20 p. 100 par an. La Compagnie a donc prévu d'acquérir dans les prochaines années un certain nombre d'appareils plus modernes, gros porteurs, dont vous trouverez la liste dans mon rapport écrit. Au total, pour la période s'étendant de 1967 à 1975, c'est-à-dire la fin présumée du VI<sup>e</sup> Plan, c'est un effort d'investissement d'environ 7 milliards que la Compagnie envisage d'effectuer, le matériel volant représentant les trois quarts de cette somme. L'acquisition de ces appareils, qu'il s'agisse des supersoniques ou qu'il s'agisse des subsoniques, moyen-courriers ou long-courriers à plus forte capacité de transport, doit permettre une baisse de l'ordre de 15 à 20 p. 100 des tarifs par rapport à ceux pratiqués dans les avions actuellement exploités. Cette dépense, bien qu'elle se situe sur le plan de l'exportation de capitaux en raison de l'origine étrangère de ce matériel, est largement compensée par l'excédent des recettes d'Air France en devises, qui était de l'ordre de 950 millions en 1967 et dont on estime qu'il sera de 1.560 millions de francs en 1970.

L'évolution du trafic a été sensible puisque le nombre de passagers-kilomètre transportés s'est accru de 16,8 p. 100 contre 8,3 p. 100 de 1964 à 1965 et celui des tonnes-kilomètre s'est augmenté de 16 p. 100. Ce qu'il est intéressant de remarquer, c'est que, pour une augmentation de capacité offerte de 14,6 p. 100 pour les voyageurs, l'augmentation réelle était de 16,8 p. 100, alors que, pour une augmentation de 19 p. 100 en tonnage offert, l'augmentation réelle n'a été que de 16,1 p. 100. Il faut donc souligner la nécessité d'une prospection plus efficace du fret par Air France.

L'augmentation des recettes a été satisfaisante, avec une hausse de 13,4 p. 100 et une augmentation des dépenses de 11 p. 100. Cette augmentation des recettes est inférieure à l'augmentation des sièges-kilomètre transportés, dans la mesure où l'on a assisté au regroupement de certains voyages par des transports organisés qui ont obtenu une baisse de tarifs substantielle, ceci afin de lutter contre les *charters* qui portaient un préjudice beaucoup plus grave à l'exploitation.

M. Coudé du Foresto a rappelé tout à l'heure ce qu'a été le bénéfice d'exploitation de la Compagnie Air France et la distribution d'un bénéfice de 20 millions de francs représentant 4 p. 100 du capital. Il semble cependant qu'en 1967 le profit escompté de 59 millions ne puisse pas être atteint, par suite de différents éléments : d'abord la conjoncture générale des transports aériens européens, moins favorable en raison, d'une part, du conflit du Moyen-Orient et, d'autre part, de l'exposi-

tion de Montréal qui a drainé les touristes américains vers le Canada ; ensuite la relative récession économique qui porte atteinte à des degrés divers aux grands pays européens, la baisse de la recette unitaire déjà signalée ; enfin, une appréciation insuffisante du surcroît d'activité dont avait bénéficié Air France en raison de la longue grève qui paralysa la T. W. A.

Votre commission désire attirer l'attention du Gouvernement sur les difficultés qui résultent pour notre société nationale de l'insuffisance et de l'inadaptation de notre secteur hôtelier, spécialement dans la région parisienne. De plus en plus, en effet, les compagnies aériennes assurent le voyage tout compris.

Je vais parler maintenant de l'Union des transports aériens. L'augmentation du tonnage fret a été très sensible dans cette compagnie, puisqu'elle atteint 25 p. 100. Il est donc beaucoup plus sensible que pour la Compagnie Air France. Ses recettes se sont accrues également, en 1966, de 36,5 p. 100.

Quant à la Compagnie Air-Inter, elle modernise sa flotte à une cadence assez rapide puisque les commandes portent à l'heure actuelle sur quatre *Caravelle* livrables de novembre 1967 à avril 1968 et sur dix *Fokker* 27.500 livrables à partir de juillet 1968. L'augmentation du trafic en 1968 est estimée devoir être supérieure à 25 p. 100 par rapport à 1967. On escompte donc un trafic de 1.900.000 passagers pour l'année prochaine, dont près de la moitié par *Caravelle*.

Enfin, l'équipement progressif d'Air-Inter en *Fokker* 27.500 d'un type identique à celui des avions que vient de recevoir l'aéropostale pose une nouvelle fois le problème des rapports entre ces deux sociétés. Il apparaît que la gestion de l'aéropostale doit être confiée à Air-Inter dont la vocation privilégiée au transport intérieur de voyageurs, de fret et de poste vient d'être reconnue officiellement. L'uniformité du matériel utilisé apporte à cette formule un nouvel argument. Dans certains cas, ce pourrait être également un élément de rentabilité.

Le développement de la Compagnie Air-Inter a été très spectaculaire cette année puisque le nombre des passagers transportés, qui était de 749.254 en 1965, est passé à 1.109.900 en 1966 et atteindra vraisemblablement 1.470.000 cette année. On estime qu'en 1970 trois millions de personnes seront transportées par Air-Inter, c'est-à-dire un chiffre très supérieur à celui prévu par le Plan.

Le programme de 1968 prévoit un certain nombre de mesures nouvelles dont certaines sont d'ailleurs intervenues depuis le 1<sup>er</sup> novembre de cette année. Dans l'ensemble, il apparaît que le trafic dépend bien de la longueur des étapes, de la qualité des transports terrestres concurrents, mais enfin et surtout de l'importance et du développement économique des agglomérations reliées. Cela explique, en particulier, le développement qui peut paraître surprenant de la liaison Paris—Lyon, particulièrement bien desservie par voie ferrée.

Cependant, cette année, des charges supplémentaires nouvelles sont imposées à Air-Inter. La politique dite de « vérité des prix », poursuivie par le Gouvernement depuis le début de 1967, se traduit pour Air-Inter par la suppression de certains avantages fiscaux et parafiscaux et des majorations de charges souvent importantes, ceci au moment où la Compagnie doit, pour faire face à une progression exceptionnelle de trafic, procéder à des achats massifs de matériel volant.

Nous allons, en particulier, examiner l'incidence directe ou indirecte pour Air-Inter de la suppression de la détaxation du carburant, de la hausse des tarifs de l'Aéroport de Paris, de la suppression de l'aide à la formation du personnel navigant, de la nouvelle répartition des charges entre Air-Inter et les collectivités, enfin de la suppression de la subvention.

En ce qui concerne la détaxation des carburants, elle n'a jamais été totale, mais progressivement réduite depuis 1966, passant de 79,21 p. 100 en 1965 à 66,53 p. 100 en 1966 et 26,14 p. 100 en 1967, et sa suppression totale est prévue en 1968. Cela entraîne d'une année sur l'autre une charge supplémentaire pour Air-Inter et pour l'exercice à venir une charge d'au moins 3.200.000 francs.

L'aéroport de Paris qui pratiquait jusqu'à maintenant des tarifs fortement différenciés suivant les types d'appareils, formule qui bénéficiait, en particulier, aux petits avions, a décidé de réduire les écarts entre les frais de « touchée ».

Les premières mesures prises dans ce sens, qui ont déjà entraîné pour Air-Inter, en 1967, un surcroît de dépenses de 1.937.000 F, seraient prochainement renforcées par une décision qui porterait les taxes d'atterrissage de 1 à 6 pour les *Nord-262* de 1 à 3 pour les *Viscount* et de 1 à 5 pour les *Caravelle*. Pour une compagnie comme Air-Inter, utilisant principalement ces petits appareils, l'incidence annuelle serait de 3.400.000 F.

La suppression de l'aide à la formation du personnel navigant représentera une surcharge de près d'un million de francs.

J'en arrive à la modification de la répartition des charges entre Air-Inter et les collectivités. Air-Inter qui ne prenait à sa charge, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril dernier, que 5 p. 100 théoriquement, mais 15 p. 100 pratiquement, du déficit des lignes conventionnées, devra désormais acquitter 20 p. 100 des dépenses de ces mêmes liaisons. Cette nouvelle répartition entraînera pour la société une surcharge financière de 4.600.000 F.

Au total, et si l'on tient compte par ailleurs de l'incidence de l'application du nouveau régime de la T. V. A. et de la hausse des salaires et des prix, les charges nouvelles à prévoir pour 1968 atteignent 22.250.000 F, dont une grande partie sera à la charge des collectivités locales les plus défavorisées.

Il est permis de se demander ce qu'il adviendra de la vocation sans cesse affirmée d'Air-Inter à l'aménagement du territoire, aménagement qui suppose la desserte prioritaire des régions sous-développées et l'accession toujours plus large de la population au transport aérien.

Il faudrait, semble-t-il, qu'il existât en France une conception des transports de voyageurs intéressant l'ensemble des moyens de communication, ce qui paraît malheureusement ne pas être le cas à l'heure actuelle.

Une convention a été signée entre Air-Inter et l'Etat. Ce document dont la durée de validité est limitée à six ans comporte deux séries de dispositions relatives, les unes, à la zone d'action de la société, les autres, aux conditions financières d'exploitation des lignes.

Air Inter a une vocation privilégiée pour assurer à l'intérieur de la France métropolitaine, Corse comprise, le transport aériens des passagers, du fret et de la poste, bien que l'application de cette convention à la Corse ne doive pas avoir lieu au moins dans les six ans qui viennent ! Un certain nombre de dérogations sont prévues. Air France conserve 50 p. 100 du trafic sur Paris-Nice et sur d'autres liaisons métropolitaines constituant des tronçons de lignes internationales, la part réservée à la compagnie Air France pourra atteindre 15 p. 100. Il est envisagé qu'un protocole puisse être signé entre la compagnie Air Inter et U. T. A. dans le même esprit que celui qui est passé avec Air France.

Le deuxième aspect de cette convention concerne les conditions d'exploitation des lignes. Il est distingué trois types de liaisons.

Sur les liaisons, dites commerciales, où les recettes couvrent au moins 80 p. 100 des dépenses, le déficit éventuel sera entièrement à la charge de la compagnie.

Sur les liaisons anciennes dont les recettes ne couvrent pas 80 p. 100 des dépenses, la différence entre le niveau des recettes et 80 p. 100 des dépenses sera prise en charge par les collectivités locales intéressées, la compagnie Air Inter conservant à sa charge les 20 p. 100 restants.

Sur les liaisons nouvelles, créées ou à créer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, la prise en charge du déficit « éventuel » sera librement débattue entre Air Inter et les collectivités locales concernées.

De plus, le Gouvernement a exprimé le souhait que soient réduites, dans toute la mesure du possible, les disparités existant entre les tarifs et les prix de revient, ce qui revient à dire que l'utilisateur devrait se soumettre à « la vérité des prix » et que, par conséquent, on arriverait, comme en matière de transport des marchandises par voie ferrée, à pénaliser des régions qui sont déjà handicapées du fait de leur éloignement ou de leur sous-développement.

Votre commission a observé que, d'une manière assez paradoxale, cette convention signée par l'Etat et Air Inter consacre le désengagement financier de l'Etat et engage, en revanche, les collectivités locales qui font en quelque sorte les frais de l'opération.

Par ailleurs, ainsi que nous l'avons souvent indiqué, il nous apparaît anormal de faire supporter par des centres déjà handicapés par leur éloignement et leurs faibles ressources le déficit des liaisons précisément destinées à remédier à ces inconvénients. Est-il logique et équitable, en effet, que les habitants de ces régions qui consentent déjà de lourds sacrifices pour attirer chez eux les industriels français ou étrangers soient obligés de contribuer pour une part importante au maintien des liaisons aériennes dont l'existence conditionne souvent l'installation en province d'usines nouvelles ? Nous verrons que cette politique, qui nous apparaît être orientée vers le passé et faire fi d'un nécessaire aménagement du territoire, contraste avec l'attitude adoptée dans ce domaine par

le Gouvernement américain. Les délégations de votre commission qui se sont rendues au Japon et en Russie ont pu également constater les efforts consentis par ces Etats pour développer leurs transports aériens et les mettre à la portée de tous en raison de la modicité des prix demandés.

Nous reviendrons tout à l'heure sur cette question de la compagnie Air Inter. Nous avons déposé un amendement tendant à supprimer l'article 75 bis. Il n'est pas possible que les avances consenties par les collectivités locales le soient sous forme d'avances, et non sous forme de subventions, car ce serait une recette en moins à inscrire dans le budget de la compagnie Air Inter. Ainsi son équilibre financier ne pourrait pas être établi.

En ce qui concerne l'Aéroport de Paris, remarquons que les prévisions du Plan sont largement dépassées puisque le Plan prévoyait une croissance annuelle du nombre des passagers de 11,5 p. 100 entre 1965 et 1970 au titre de l'hypothèse moyenne et de 13 p. 100 pour l'hypothèse haute. Les premiers résultats connus pour 1967 montrent que la progression est de l'ordre de 15 p. 100. On retrouve ici, comme pour la route, la même sous-évaluation des activités nouvelles. Quoi qu'il en soit, nous devons nous féliciter que les compagnies Air France, U. T. A. et Air Inter assurent 59 p. 100 de l'activité de l'Aéroport de Paris. Mais nous devons déplorer que le fret occupe encore une place beaucoup trop faible en raison d'une mauvaise adaptation du marché métropolitain.

Je ne reprendrai pas les investissements prévus — tout à l'heure, mon collègue, M. Coudé du Foresto les a indiqués — pour faire face à l'augmentation des passagers dont le nombre doit atteindre, dès 1970, 10 millions et, en 1974, 14 millions pour l'aérodrome Orly-Sud et Orly-Ouest. Ces installations devront permettre également de recevoir les appareils moyen-courrier et long-courrier, gros transporteurs, de 160 à 400 places.

Le problème angoissant est celui de la liaison entre l'aéroport d'Orly et Paris. Il semble qu'une autoroute soit prévue et doit être mise en chantier, qui dégorgerait celle existant, surtout avec l'apparition du marché de Rungis. Enfin, peut-être serait-il souhaitable — c'est tout au moins l'avis de votre commission — d'envisager le rattachement de l'aérodrome d'Orly au métropolitain. Ainsi on éviterait de créer une gare de chemin de fer, c'est-à-dire un point d'éclatement difficile, en un endroit déterminé de la capitale.

De plus, le métropolitain permettrait non seulement de desservir les communes sur le trajet de cette ligne, mais encore faciliterait un éclatement entre les différentes toiles d'araignées que constituent les lignes de métro.

En ce qui concerne le *Concorde*, il semble que le planning établi soit maintenu : en 1968, vol des prototypes ; en 1969, vol de deux avions de présérie ; en 1970, lancement de la construction en série ; en 1971, certification de l'appareil.

Comme l'a indiqué M. Coudé du Foresto tout à l'heure, le chiffre de 74 options prises par la Compagnie Sud-Aviation correspond au nombre d'appareils livrables à la date de sortie théorique du *Boeing S. S. T.* américain. Y a-t-il lieu d'augmenter la cadence de fabrication et, dans ce cas, quel en sera le prix ?

Ce que l'on peut dire en comparant le *Concorde* à l'avion supersonique américain qui est son homologue, c'est que, d'après les chiffres encore très imprécis que l'on possède, pour un prix qui serait de deux fois celui de *Concorde*, le *Boeing S. S. T.* aurait une possibilité de transport trois fois plus grande.

Je crois que le point sur lequel il faut insister — c'est un des arguments mis en avant lors du lancement de l'opération *Concorde* qui absorbe une part très importante du budget de l'aviation civile — c'est celui qui consiste à déclarer que le *Concorde* permet à la France de réaliser un énorme progrès technologique. Alors là peut-être pourrait-on dire que ce but n'est pas complètement atteint dans la mesure où notre appareil est en aluminium, c'est-à-dire arrêté par le mur de la chaleur, alors que l'avion supersonique américain est construit d'un alliage de titane.

D'autre part, dans la répartition de la construction, ce sont surtout les Anglais qui réalisent les moteurs, la S. N. E. C. M. A. se limitant aux parties arrière de ces moteurs et, d'ailleurs, effectuant des études intéressantes concernant la lutte anti-bruit. Mais le progrès technologique se retrouve surtout dans les moteurs et il est peut-être regrettable que la S. N. E. C. M. A. n'ait pas avec Rolls-Royce, qui construit ces moteurs, la même collaboration que celle qui existait avec Pratt et Whitney lors de la mise au point des moteurs du *Boeing 707*. L'appareil américain est à géométrie variable alors que le nôtre est à géométrie fixe, ce qui paraît laisser prévoir tout de même un certain nombre de modifications dans l'exploitation. En effet, le problème du bruit entraînera soit une dérivation de route allongeant

le parcours, soit des parcours effectués à vitesse réduite. Il semble que la voilure variable permettra à l'appareil américain de meilleures conditions de vol à des allures réduites.

J'ajoute que la consommation au décollage et à l'atterrissage des avions, d'une façon générale, est extrêmement lourde dans l'exploitation puisque une reprise de piste pour une *Caravelle* par exemple coûte environ 500.000 francs, soit le prix d'une heure de vol, alors quelle ne dure que quelques minutes. Est-ce que la nécessité de voler à allure réduite pour éviter le bruit ne va pas entraîner une consommation bien plus forte et, par conséquent, un prix de revient plus élevé pour le *Concorde* ? En ce qui concerne cet avion, on a manifesté d'autres craintes au sujet du prix de revient au siège-kilomètre. Mais il semble qu'il existe une certaine clientèle qui accepte de payer des majorations considérables, un billet en première classe pour avoir un menu un peu meilleur et une place un peu plus confortable. Cette clientèle prendra le *Concorde* et, par conséquent, il ne devrait pas y avoir, de ce côté-là, de grosses difficultés à prévoir dans l'exploitation.

Pour l'Airbus qui a été décrit dans les différents rapports, il semble que la situation ne soit pas aussi brillante que pour le *Concorde*. Pour ce dernier, un certain nombre de difficultés sont venues bien souvent de la collaboration à deux. Dans l'Airbus, il s'agit d'une collaboration à trois dont le principe définitif n'est pas encore arrêté. Une compagnie aérienne européenne, dont les liens avec les constructeurs américains sont d'ailleurs bien connus, déclare qu'elle n'a pas l'utilisation de cet Airbus.

En définitive, si nous avons une certaine avance pour le *Concorde* par rapport à l'avion supersonique américain — nous devrions arriver théoriquement quatre ans avant — il semble que pour l'Airbus nous ne serons pas prêts avant les projets américains, avant notamment le Lookheed 1011. C'est là un problème qui doit être résolu d'urgence par les trois gouvernements intéressés, car si cette coopération à trois devait entraîner des ralentissements dans la fabrication et si nous sortions l'Airbus bien après le moyen courrier gros porteur américain, son marché serait considérablement réduit et loin d'atteindre les prévisions escomptées lors de sa mise à l'étude.

Enfin, votre commission, répondant en cela au vœu que formulait tout à l'heure M. le rapporteur de la commission des finances, a examiné le problème de la suppression du dégrèvement des carburants utilisés par l'aviation légère.

En plus de la suppression de la taxe partielle des carburants utilisés par l'aviation intérieure dont nous avons déjà parlé, le Gouvernement a également décidé de ne plus faire bénéficier d'aucun dégrèvement l'essence utilisée par l'aviation légère. Cette mesure, qui touche en particulier les aéro-clubs et, dans une moindre mesure, l'aviation dite d'affaires en augmentant de 15 p. 100 le prix de l'heure de vol, a surpris tous ceux qui connaissent la place importante qu'occupent en France ces activités et le rôle qu'elles jouent, notamment, pour l'initiation des jeunes aux choses de l'air et la formation des pilotes.

Le principal argument avancé par le Gouvernement consiste à prétendre que le crédit de 4.330.000 F jusqu'ici accordé bénéficie en fait, et de plus en plus, à une clientèle riche qui n'a pas besoin de cette aide. Il lui apparaît donc plus efficace de substituer à cette formule l'octroi de crédits allant aux seuls centres nationaux de formation aéronautique ou destinés à la formation pratique de pilotes de ligne. Ainsi, les jeunes gens bénéficieraient, en quelque sorte, de bourses analogues à celles qui sont accordées à certaines catégories d'étudiants.

Une telle méthode n'a cependant que les apparences de la logique, car elle risque d'entraîner dans l'immédiat la fermeture d'une grande partie des 400 aéro-clubs dont la situation était déjà critique et, ainsi, de supprimer pour le plus grand nombre de jeunes gens toute possibilité de s'initier au sport aérien hors des centres d'Etat trop peu nombreux, notamment en province.

**M. André Monteil.** Très juste !

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis.** Il est évidemment facile d'utiliser auprès de l'opinion publique l'argument de l'anomalie d'une subvention d'Etat à une catégorie particulièrement fortunée d'aviateurs « du dimanche », mais la réalité est souvent bien différente et nous connaissons tous d'anciens membres de l'aviation civile et militaire ou même simplement des « fanatiques » de l'aviation qui se dévouent bénévolement à des aéro-clubs avec l'aide de leurs cotisants, complétée souvent par celle des collectivités locales.

Nous craignons, par ailleurs, que l'incidence défavorable de cette mesure, tant sur la vie de ces associations que sur l'activité de l'aviation d'affaires, ne nuise gravement à notre construction aéronautique légère qui occupe, on l'ignore trop souvent, le deuxième rang dans le monde avec 4.489 appareils recensés.

En outre, l'établissement de ces bourses va entraîner un certain nombre de formalités dont il est à craindre qu'elles ne découragent de nombreux jeunes gens. Dans les budgets successifs nous verrons alors, les crédits inscrits n'ayant pas été utilisés, un amenuisement progressif de ceux-ci comme cela s'est déjà produit dans un certain nombre de cas.

C'est dans le but d'obtenir du Gouvernement qu'il revienne sur sa décision que la commission des affaires économiques et du Plan propose, par l'amendement n° 56, d'augmenter la réduction des crédits inscrits au titre IV, interventions publiques, du budget de l'aviation civile.

Sous cette réserve, votre commission a donné un avis favorable aux crédits de l'aviation civile. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Bouneau.

**M. Pierre Bouneau.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, lors de la discussion par l'Assemblée nationale du budget de l'aviation civile il a beaucoup été parlé des conséquences fâcheuses et regrettables qu'entraînerait pour les aéro-clubs et l'aviation légère toute entière la suppression, dès janvier 1968, du dégrèvement des carburants. A l'issue de cette discussion et après avoir exposé les motifs qui, selon lui, justifiaient cette suppression, le Gouvernement s'est engagé à déposer un amendement ayant pour objet de rétablir intégralement le crédit affecté aux aéro-clubs pour 1967 sous la forme du dégrèvement, d'étudier avec les représentants des associations une nouvelle forme de distribution de ce crédit de manière à favoriser la formation, l'entraînement des jeunes pilotes et la pratique de l'aviation légère.

De ces dispositions on peut en première analyse penser qu'elles constituent une mesure équitable et valable de nature à lever toutes les craintes que l'on pourrait avoir à l'annonce de la suppression du dégrèvement. Nous estimons qu'il n'en sera pas ainsi. Le dégrèvement du carburant consommé étant directement fonction des heures de vol effectuées, il constitue une aide rigoureusement proportionnelle aux dépenses essentielles des aéro-clubs. On ne peut, de ce fait, trouver une meilleure contribution à une gestion rationnelle de ces mêmes aéro-clubs. C'est là l'essentiel du problème qu'il eut fallu examiner avant de prendre toute décision et tout laisse à penser qu'il n'en a pas été ainsi.

Il y a en France plus de quatre cents associations pratiquant le vol à moteur. Ce sont ces associations qui, avec il est vrai un soutien important de l'Etat, ont fait de l'aviation légère française la deuxième du monde après celle des U. S. A. Elles ont ainsi bâti et mis en œuvre une infrastructure en hommes et en matériel qui trouve sa pleine signification dans le monde d'aujourd'hui, car l'aviation légère est devenue un moyen de locomotion et de communication parfaitement adapté aux exigences modernes.

Or il se trouve que, en raison de la diminution relativement importante de l'aide de l'Etat au cours des années écoulées, de l'augmentation croissante et considérable des charges supportées, de la limitation des possibilités financières de leur clientèle, les aéro-clubs ont déjà atteint pour la plupart la cote d'alerte dans leur gestion. C'est pour cela avant tout que la suppression du dégrèvement serait particulièrement grave. Affaiblir encore les aéro-clubs risque de rendre inopérantes toutes les mesures de compensation qui pourraient être prises.

Il faut, dit le Gouvernement, ramener les associations à leur mission essentielle qui est de former de jeunes pilotes. Après avoir souligné que cette mission n'avait jamais été précisée ainsi nous ne pouvons retenir l'argumentation du Gouvernement lorsqu'il entend démontrer que les aéro-clubs se désintéressent des jeunes.

Tout d'abord, les chiffres cités à l'Assemblée nationale et concernant le nombre décroissant des brevets se rapportent aux primes anciennes distribuées et non aux brevets réellement passés qui, selon les statistiques de l'administration, sont les suivants :

Brevets du premier degré : en 1964, 1.113, au lieu de 1.216 cités ; en 1965, 1097 ; en 1966, 804 au lieu de 589 cités.

Brevets du deuxième degré : en 1964, 493 ; en 1965, 517 ; en 1966, 524.

Sur la période prise pour référence par le Gouvernement nous ne pensons pas que ces chiffres permettent d'affirmer qu'il y a désintéressement. On constate la stabilité du nombre de brevets de premier degré en 1964 et 1965. Nous nous gardons de conclure quant à la seule chute de 1966 qu'on ne peut décemment attribuer à une désaffection soudaine des aéro-clubs

au cours de cette seule année. On constate également la stabilité du nombre de brevets de deuxième degré au cours des années 1964, 1965 et 1966.

Alors que leur situation économique allait en se dégradant sans cesse, nous estimons que la stabilité des résultats masque un effort indiscutable des aéro-clubs en faveur des jeunes.

Les associations auraient, il est vrai, d'excellentes raisons de se désintéresser de la formation qui est leur activité la plus onéreuse. On ne peut faire de formation sans moniteurs. Or, il faut rémunérer les moniteurs professionnels et souvent défrayer les moniteurs bénévoles. En raison des ponctions faites, dès 1966, par les sociétés commerciales de transports et l'Etat lui-même, le nombre de moniteurs est devenu insuffisant et il faut peut-être — notons-le au passage — y voir la seule raison de la chute du nombre de brevets de premier degré en 1966.

Quoi qu'il en soit, la rareté des moniteurs a entraîné tout naturellement une augmentation des salaires de ceux-ci. Une heure de vol en double commande avec un moniteur professionnel coûte aujourd'hui au moins 36 francs de plus qu'une heure de vol en solo.

Les aéro-clubs, conscients de leur seule gestion, devraient éliminer autant que possible les heures de double commande, et pourtant ils ne le font pas. C'est aussi pourquoi ils considèrent comme particulièrement injuste la démonstration du Gouvernement.

La suppression du dégrèvement entraînera une augmentation de 15 à 20 p. 100 des prix des heures de vol couramment pratiqués. Cette augmentation devra être appliquée dès janvier 1968, car on ne pourra pas attendre de compensation immédiate des mesures envisagées par le Gouvernement. Avant de recueillir le bénéfice des nouvelles primes attribuées aux jeunes, qui ne viendront réellement qu'en belle saison ou en période de vacances, il faudra maintenir le parc avions et payer les moniteurs. Entre temps, les membres des aéro-clubs âgés de plus de vingt et un ou vingt-cinq ans voleront sans doute moins et il faut attendre une nouvelle dégradation de la gestion des aéro-clubs. Nous ne pouvons que craindre l'état de cette gestion au moment où il faudra faire l'effort de formation maximum au bénéfice des jeunes.

Nous affirmons que la progressivité de l'aide que constitue le dégrèvement contribue à maintenir constamment en bon état l'outil de formation que sont les aéro-clubs. Il n'en serait plus de même si le dégrèvement était supprimé. Le dégrèvement profite à ceux qui peuvent payer, a-t-on dit ; oui, sans doute, mais ceux-là ne sont pas la majorité. Une enquête très récente de la fédération française de vol à moteur a montré que 50 p. 100 des membres des associations sont des employés, des ouvriers et des étudiants dont les revenus sont très modestes. En y ajoutant 30 p. 100 de représentants des classes moyennes, vous constatez que le dégrèvement profite véritablement à la très grande majorité des pilotes qui en ont réellement besoin. Une enquête de l'Institut du transport aérien effectuée en 1966 avait conclu que « le frein le plus important au développement de l'aviation privée était le manque d'argent valant pour plus des trois-quarts des pratiquants ».

Selon les projets gouvernementaux, les jeunes pilotes bénéficieront d'une aide accrue pour leur formation de début et leur entraînement. Certes, l'aide nouvelle accordée serait substantielle, mais elle devra être amputée des augmentations de tarifs inévitables et elle risque de ne dépasser qu'à peine, « pour le brevet de pilote privé », la dépréciation des aides anciennes accordées depuis 1958. On ne peut donc, dans ces conditions, parler de véritable effort en faveur des jeunes.

En supprimant l'aide progressive que constitue le dégrèvement, l'Etat court le risque de dégrader la structure des aéro-clubs mais aussi, si leur activité baisse, de subir un manque à gagner important entraîné par la réduction de la consommation de l'essence et du montant des taxes qui continuent à être perçues. Si l'activité baisse de 15 à 20 p. 100, hypothèse invraisemblable, l'Etat perdra plus d'un million de francs.

En ce qui concerne les abus et les fraudes mis en évidence lors des débats à l'Assemblée nationale, nous croyons de notre devoir de vous dire nos regrets de constater que la suppression du dégrèvement envisagé repose sur une aussi faible argumentation, car s'il est exact que trois associations ont eu à s'expliquer auprès de l'administration et qu'une seule a été sanctionnée par le retrait de son agrément, les faits remontent à 1962, c'est-à-dire il y a plus de cinq ans. La faute principale était d'ailleurs le manque d'éducation des aéro-clubs.

Nous regrettons vivement que l'on puisse envisager de faire supporter à l'ensemble des pilotes privés les négligences de quelques rares dirigeants.

Nous regrettons aussi l'exemple choisi à l'Assemblée nationale d'un aéro-club important ayant fait, en 1966, 6.612 heures de vol et n'ayant formé aucun brevet complet de moins de vingt et un ans. Cet aéro-club a eu un rôle extrêmement important dans le développement de l'aviation légère en France et s'il a une structure très particulière on ne peut penser qu'il a démerité. On pourrait dire d'ailleurs qu'en 1966 il n'a fait que mettre en application certaines théories répandues alors par l'administration pour recommander la transformation des aéro-clubs vers des structures de type commercial. A cause de cela, nous pensons que l'exemple donné a été on ne peut plus mal choisi et qu'il n'est absolument pas représentatif de l'ensemble des aéro-clubs.

Les associations ne demandent qu'à servir et nous pouvons nous porter garants de leur dévouement.

Nous regrettons que pour justifier une mesure prise, semblait-il, après avoir négligé trop d'éléments d'appréciation, le Gouvernement ait cru devoir présenter les aéro-clubs sous un jour qui n'est pas le leur.

Il est également regrettable que la commission Carle, dont le rapport a été invoqué à l'Assemblée nationale, n'ait pas cru devoir interroger réellement les représentants des aéro-clubs sur le fond du problème qu'elle avait à étudier. Ces mêmes représentants lui auraient déclaré entre autres qu'ils étaient prêts à assurer bénévolement le travail matériel trouvé trop lourd par l'administration.

Déclarer vouloir alléger la gestion des aéro-clubs quand on veut supprimer le dégrèvement est vraiment d'une ironie trop cruelle.

La France manque de pilotes professionnels. La seule compagnie nationale en réclamera plus de cent au cours de chacun des cinq prochaines années. En épuisant toutes les possibilités des centres nationaux et des recrutements dits de type B — armée de l'air, aéronavale, moniteurs — on ne pourra satisfaire que les deux cinquièmes de ces besoins, et nous n'avons pas parlé des besoins des autres sociétés.

Que l'on se rassure : nous n'avons pas le temps de faire un parallèle entre le désintéressement de l'Etat et celui que l'on reproche aux aéro-clubs. Nous n'en avons pas davantage l'intention. Mais nous tenons à souligner : que la formation donnée par les aéro-clubs vient d'être reconnue officiellement comme valable puisque la compagnie Air France vient de recruter quarante-cinq stagiaires de niveau et d'enthousiasme jugés très bons et qu'un tel recrutement est envisagé pour chaque année à venir ; qu'il serait regrettable d'amoinrir la structure des aéro-clubs alors qu'ils peuvent servir l'Etat ; qu'il convient de leur donner pour cela l'aide la plus souple et la plus progressive, donc de maintenir le dégrèvement ; qu'il convient de leur accorder une aide accrue sous des formes identiques à celles envisagées par le Gouvernement, c'est-à-dire favorisant la formation des jeunes pilotes. Une telle aide ne pourrait, dans les circonstances actuelles, n'être qu'un investissement extrêmement payant.

Tous les problèmes que nous avons soulevés ont été compris par des pays voisins du nôtre puisqu'ils prennent à leur compte les mesures que nous envisageons d'abandonner.

Monsieur le secrétaire d'Etat, voilà ce qu'un ancien volant aux ailes rognées, qui a bien connu les difficultés qu'éprouvent les aéro-clubs, s'autorise à vous demander en toute objectivité. Notre collègue Mme Cardot m'a demandé de s'associer à cette intervention, ce dont je la remercie. Je me permets de croire que la majorité de cette assemblée partagera les mêmes sentiments. (Applaudissements.)

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

M. Léon David. Monsieur le secrétaire d'Etat, madame le président, mes chers collègues, le trafic aérien connaît un grand développement. Pour y faire face, il faut, entre autres choses, un personnel correspondant aux besoins et aux conditions de travail, aussi bien en ce qui concerne les pilotes que le personnel au sol. C'est également vrai pour la météorologie, toujours en évolution.

Votre budget est très insuffisant, notamment en crédits de personnels. Aussi les revendications portant non seulement sur les salaires, mais également sur les carrières, les indemnités et les conditions de travail seront une fois encore insatisfaites. Les techniciens de la météorologie sont déclassés au sein de leur propre administration, mais aussi par rapport à la fonction publique. Les électroniciens de la sécurité aérienne, à qui la loi du 2 juillet 1964 a retiré tout moyen de contestation, réclament que leur situation soit réexaminée favorablement.

Le Gouvernement a pris une grave décision à l'encontre des aéro-clubs. Si tous les orateurs qui sont intervenus jusqu' alors sur le sujet ont pris à bras le corps la défense de ces organismes, c'est parce que nous tenons au développement de l'aviation et aux joies de notre jeunesse. En effet, le projet de budget de 1968 prévoit la suppression complète et immédiate de la détaxe précédemment accordée aux aéro-clubs, et ce ne sont pas les primes que vous envisagez d'accorder pour la formation de pilotes qui permettront aux aéro-clubs de subsister, d'autant que les modalités d'attribution et leur mise en application restent imprécises.

Je pose une question à M. le secrétaire d'Etat : seront-elles réservées au bénéfice des seuls pilotes formés dans les aéro-clubs ? C'est une question à laquelle je voudrais que vous répondiez lorsque vous prendrez la parole.

La suppression de la détaxe sur l'essence entraînera une augmentation d'environ 15 p. 100 du prix de l'heure de vol pratiqué dans les aéro-clubs. On l'a déjà dit, je n'y insiste pas.

Les aéro-clubs sont nécessaires, non seulement pour la formation de pilotes, mais aussi pour le maintien actuel dans leur emploi de nombreuses personnes dans les quatre cents associations formant le réseau du vol à moteur et pour le développement de la construction d'avions de tourisme français. Les voir disparaître par la faute du Gouvernement serait particulièrement regrettable, au moment même où l'accent est mis et le sera chaque jour davantage sur le tourisme et les loisirs. Porter un coup mortel à la formation reconnue valable dans les aéroclubs serait une erreur considérable.

La commission des affaires économiques présente un amendement tendant à rétablir le bénéfice de la détaxe des carburants utilisés par les aéroclubs. Nous voterons cet amendement, jugeant superflu d'en présenter un nous-mêmes, ce que nous aurions fait si notre commission, avec notre accord, ne l'avait décidé.

Voyons maintenant la situation de la compagnie nationale Air France, qui devrait avoir toute la sollicitude de l'Etat. Chaque année elle améliore son bilan et les deux rapporteurs ont souligné la situation excédentaire de son bilan : 34 millions de francs d'excédent en 1965, 73 millions en 1966 et, cela doit être souligné, sans contribution financière de l'Etat.

Le travail, l'activité des personnels y contribuent pour une large part, et il est d'autant plus regrettable que leurs revendications, que j'ai énoncées voilà un instant soient, comme on le constate, insatisfaites.

La situation d'Air France serait plus favorable encore sans la concurrence de sociétés à caractère capitaliste exploitant des lignes intercontinentales jusqu' alors desservies par Air France, ou de la société d'économie mixte Air Inter qui exploite des lignes plus particulièrement rentables.

Nous pourrions, grâce à une compagnie nationale comme Air France développer plus encore notre réseau, aller plus hardiment vers la construction d'appareils toujours plus modernes satisfaisant des besoins toujours croissants.

Il est désagréable, lorsqu'un parlementaire est à la tribune, quel qu'il soit, quel que soit son parti et quoi qu'il dise, de voir des conversations s'engager et dont la conséquence est qu'il n'est pas écouté.

**M. Jean Bardol.** Très bien !

**M. Léon David.** Bien sûr, le pays pourra avoir connaissance de ses déclarations puisqu'il pourra lire le *Journal officiel* où elles sont fidèlement rapportées. Il me semble néanmoins que nous devrions tous être écoutés quel que soit le côté de l'hémicycle où nous siégeons car nous représentons ici tout un secteur de l'opinion.

**M. Jean Bardol.** Très bien !

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Léon David.** Volontiers.

**Mme le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Pour une fois, je voudrais venir au secours du Gouvernement. (*Sourires.*) M. le secrétaire d'Etat recherchait la manière de vous donner satisfaction.

**M. Léon David.** J'en suis d'accord, mais il serait préférable que cette discussion eût lieu au moment où le ministre monte à la tribune.

**Mme le président.** M. le secrétaire d'Etat doit s'informer avant de monter à la tribune.

**M. Léon David.** En effet, il doit s'informer. Vous venez de dire une vérité, madame le président, car si le ministre chargé de l'aviation était présent, il n'aurait pas besoin de le faire.

**M. Jean Bardol.** Très bien !

**M. Léon David.** M. le secrétaire d'Etat ne peut pas tout connaître. Il est normal qu'il s'informe et j'aimerais qu'il nous donne satisfaction.

**M. le secrétaire d'Etat.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Léon David.** Je vous en prie.

**Mme le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je suis membre actif d'un aéro-club.

**M. Léon David.** Alors c'est une raison de plus pour que nous puissions espérer le rétablissement des crédits que nous vous demandons.

**M. Jean Bardol.** Je ne vois pas le rapport.

**M. le secrétaire d'Etat.** Cela signifie que je connais le problème.

**M. Léon David.** Au sujet des besoins croissants, j'ai une question à vous poser. Permettez-moi de signaler la situation de l'usine Hispano-Suiza qui, de 4.250 employés au début de l'année, est passée aujourd'hui à 3.500. Est-il exact que la fermeture de l'usine serait envisagée pour la fin de l'année en raison, entre autres, de sa fusion avec la S. N. E. C. M. A. ?

Est-il exact que le Gouvernement vient d'acheter dix avions hollandais pour l'Aéropostale ?

Le V<sup>e</sup> Plan prévoit 15.000 chômeurs dans l'aéronautique. Que faites-vous de la construction aéronautique ? Vous allez perdre des milliers de techniciens et d'ouvriers très qualifiés. Les études d'avions demandent des années. En supposant et en espérant qu'un jour nos usines travaillent à plein, aurons-nous le personnel qualifié pour la fabrication des moteurs ? Les opérations *Concorde* et *Airbus* pourraient permettre, si elles étaient menées à leur terme, un plan de charge important. Mais sommes-nous garantis ?

Toutes ces questions ne semblent pas trouver de réponse dans votre budget qui est fort loin de correspondre aux besoins toujours croissants des usagers de la fabrication et aux revendications des personnels, nous ne le voterons pas, mais nous attendons vos réponses et vos explications. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et au centre gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Filippi.

**M. Jean Filippi.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, à cette heure tardive, appeler brièvement votre attention sur un problème mineur sur le plan national, mais non sur celui de mor département, la Corse.

Les liaisons aériennes entre une île lointaine et le continent, plus particulièrement avec Paris, ne présentent pas le même aspect que les liaisons continentales. Pour aller en Corse, en train ou en bateau, il faut plus de vingt-quatre heures ; en Caravelle, de Paris à Ajaccio ou à Bastia, il faut une heure quarante. C'est pourquoi les caractéristiques de la desserte aérienne de la Corse sont très particulières.

La distance est comparable à celle des capitales de pays voisins et plus grande que celle qui nous sépare de Londres ou de Berne ; d'autre part, il s'agit d'un trafic hautement saisonnier et dont l'expansion est très rapide.

A l'heure actuelle, ce trafic est assuré de façon satisfaisante par Air France, grâce au fait que cette compagnie ayant un parc d'avions extrêmement important pour faire face aux à-coups a pu mettre sur nos lignes des avions de haute qualité puisque nous sommes dans une très large mesure desservis par des Caravelles.

Dans l'avenir, la nécessité d'avoir un trafic assuré par Air France sera encore plus grande, puisque si la vogue touristique de la Corse continue au même rythme qu'à l'heure actuelle, il y aura, je pense, dans quelques années, des lignes Ajaccio-Londres, Bastia-Berne peut-être, en tout cas des lignes internationales, assurées par des avions français qui partiront de Corse. A l'heure actuelle ces liaisons internationales existent : elles sont assurées avec l'Angleterre par les compagnies anglaises et il existe également des transports par charters vers des pays étrangers ; mais demain, j'espère qu'Air France sera seule en lice.

C'est pourquoi je ne voudrais pas me contenter du sursis qui, semble-t-il, nous est accordé, un sursis de six ans. En effet, pendant ce temps, la vocation d'Air-Inter sur la Corse restera lettre morte.

Je crois que c'est une erreur que de vouloir faire desservir la Corse par Air Inter. Il nous faut conserver la ligne à Air France puisqu'il s'agit de quelque chose de définitif et que nous avons ce sursis de six ans.

Je ne vous demande pas, monsieur le secrétaire d'Etat, une réponse ce soir. Je vous demande de réfléchir à la question.

**Mme le président.** A cette heure tardive, le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux ? (*Assentiment.*)

Quelle heure la commission des finances propose-t-elle pour la reprise ?

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Je propose vingt et une heures trente, madame le président.

**Mme le président.** Le Sénat a entendu la proposition de M. le rapporteur spécial.

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

Il en est ainsi décidé.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Pierre Garet.*)

#### PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET, vice-président.

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1968 concernant l'aviation civile.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est avec le plus grand intérêt que nous avons écouté, en fin d'après-midi, l'excellent rapport présenté par M. Coudé du Foresto, au nom de la commission des finances, ainsi que le très bon rapport de M. Pams, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan. Je vais avoir l'occasion de répondre, au cours de l'exposé que je vais faire devant vous, à MM. les rapporteurs et aux différents intervenants dans ce débat.

Le transport aérien continue sa très remarquable expansion que quelques chiffres permettront de situer. En 1966, les compagnies françaises ont transporté 19 p. 100 de passagers et 19,8 p. 100 de fret de plus qu'en 1965. Le nombre des mouvements à l'aéroport de Paris s'est accru de 11,8 p. 100 et celui des passagers de 15 p. 100. Le nombre de mouvements contrôlés par les trois centres de contrôle régionaux s'est accru de 14 p. 100.

Tous ces chiffres sont notablement supérieurs à ceux qui avaient été prévus lors de la préparation du V<sup>e</sup> Plan. Ils imposent donc, tant aux compagnies qu'à l'Etat, une accélération des programmes d'équipement, un accroissement des effectifs, une amélioration constante en quantité et qualité des moyens mis à la disposition des équipages.

L'activité des aéroports français se développe très rapidement. De 1963 à 1965, le trafic s'est accru par exemple de 31 p. 100 à Nice, de 96 p. 100 à Marseille, de 122 p. 100 à Lyon.

Les opérations en ce qui concerne l'infrastructure, qui figurent au projet de budget de 1968 pour les aéroports individualisés, à l'échelon national, sont d'abord celles qui concernent la sécurité aérienne, puis celles qui sont indispensables pour assurer

une qualité de service minimale sur les aérodromes. Les crédits destinés aux aérodromes à financement régionalisé sont exclusivement réservés, d'abord, à la réalisation de certains aménagements, à défaut desquels l'exploitation de tels aérodromes existants se trouverait compromise ; ensuite, à prévoir la participation de l'Etat à l'aménagement de certains aérodromes pour lesquels les collectivités ont décidé d'apporter la contribution prévue au V<sup>e</sup> Plan et ont, à cet effet, voté des emprunts dont la réalisation a été acceptée par le comité n<sup>o</sup> 8 du F. D. E. S.

Le programme d'équipement des services de la navigation aérienne a été élaboré en vue de satisfaire aux trois objectifs généraux suivants : perfectionnement et développement des moyens de contrôle de la circulation aérienne ; amélioration de l'équipement des aérodromes ; accroissement de la sécurité de fonctionnement des installations en service.

En ce qui concerne la météorologie, l'idée directrice du programme d'équipement pour 1968 est l'automatisation. Le développement de l'assistance météorologique aux usagers aéronautiques, aussi bien qu'aux usagers non aéronautiques, tend à augmenter le nombre des points où cette assistance doit être mise en œuvre : aérodromes commerciaux, aviation légère et d'affaires, stations de renseignements pour l'agriculture, la marine, les armées, le tourisme.

Pour l'aéroport de Paris, le V<sup>e</sup> Plan avait prévu que le trafic total de l'aéroport de Paris atteindrait 11 millions de passagers en 1970 et 13 millions en 1962. On peut estimer aujourd'hui que le chiffre de 13 millions sera atteint dès 1970 et celui de 16 millions largement dépassé en 1972.

Ces chiffres entraînent un certain nombre de conséquences. En 1970, Orly-Sud, prévu pour 8 millions de passagers, devra en recevoir 10 millions et Le Bourget 3 millions. En 1972, Orly-Sud et Orly-Ouest recevront près de 14 millions de passagers, Le Bourget 3 millions. La capacité d'Orly-Ouest devra donc être portée à 4 millions de passagers. Paris-Nord, en service en 1973, devra être construit pour 6 millions de passagers en ce qui concerne la première aérogare, au lieu de 4 millions.

L'enveloppe totale du V<sup>e</sup> Plan, qui était de 850 millions en crédits de paiement, devra donc être sensiblement accrue. Dès 1968, les dépenses autorisées passeront de 170 millions — prévisions du V<sup>e</sup> Plan — à 210 millions et le budget de 1969 devra comporter une très forte croissance.

Vous aviez, monsieur le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, ainsi que M. Coudé du Foresto, plus particulièrement évoqué le problème de la desserte d'Orly. Dans le monde entier, les dessertes ferroviaires des aéroports sont très déficitaires. Par ailleurs, les études ont montré que la desserte au départ de la gare d'Orsay ne serait vraisemblablement pas la meilleure solution. On s'oriente actuellement vers le prolongement de la ligne de métro à partir de la porte d'Italie. En outre, des travaux de doublement vont être entrepris sur l'autoroute du Sud, en liaison avec la desserte de Rungis.

Cela doit répondre, messieurs les rapporteurs, au souci que vous avez exprimé dans vos rapports.

Voyons maintenant comment a évolué le trafic des compagnies aériennes et quels sont les problèmes qui en découlent. La comparaison du trafic des trois compagnies aériennes françaises — Air France, U.T.A. et Air Inter — avec le trafic aérien mondial, tout au moins celui des Etats membres de l'organisation de l'aviation civile internationale, dont les statistiques de trafic nous sont bien connues, montre que notre transport aérien est dans une situation relativement favorable.

L'expansion du trafic des compagnies aériennes a naturellement contribué à améliorer très sensiblement leurs résultats d'exploitation.

Pour m'en tenir à Air France, j'indiquerai que cette société a réalisé, en 1966, un bénéfice de 70 millions de francs, contre 34.400.000 francs en 1965. La compagnie Air France n'aura donc pas à faire appel au soutien de l'Etat. Celui-ci recevra, au contraire, pour la première fois, un dividende au titre de la part qu'il détient dans la compagnie.

Bien entendu, ces résultats doivent être maintenant consolidés et améliorés, si cela est possible, et, pour ce faire, l'action conjointe des compagnies et de l'Etat doit s'orienter dans trois directions : les efforts accomplis dans la gestion des compagnies doivent être poursuivis ; l'Etat doit mettre à la disposition d'Air France les moyens nécessaires permettant à cette compagnie de s'équiper pour faire face à l'extension de son trafic ; l'Etat doit s'efforcer d'obtenir, à travers les négociations bilatérales qui sont engagées chaque année, une extension du réseau des deux compagnies françaises Air France et l'U. T. A., de manière qu'elles puissent prendre autant que possible une part importante dans le développement du trafic international.

La croissance du trafic met Air France dans l'obligation d'accroître ses efforts d'investissements pour faire face à ce développement dans les années à venir, aussi bien en ce qui concerne le transport du fret que celui des passagers. Les moyens financiers nécessaires ont été mis à la disposition d'Air France.

C'est ainsi que la compagnie nationale a pu prendre livraison en 1967 de 4 *Boeing 707* adaptés au transport des passagers et du fret. En 1968, elle prendra livraison de 3 *Caravelle*, de 2 *Boeing 707* et de 4 *Boeing 727-200*. De nouvelles commandes ont été passées en 1967, et d'autres le seront en 1968.

En ce qui concerne les avions moyen-courriers, 10 *Boeing 727-200* seront mis en service en 1969 et en 1970. En ce qui concerne les longs courriers, Air France, qui a déjà commandé en 1966 4 *Boeing 747*, livrables en 1970, en commandera 2 ou 3 en 1968, dont un spécialement destiné au transport de fret.

En réponse à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, qui s'est inquiété de la situation de la compagnie Air Inter, je dirai que certaines aides de l'Etat ont été réduites ou supprimées et que certaines charges d'atterrissage seront majorées en 1968. Mais il ne faut pas oublier que les recettes du trafic croissent rapidement et que les tarifs ont été augmentés de 7 p. 100 en moyenne il y a six mois.

Cela étant, le compte prévisionnel d'exploitation d'Air Inter pour 1968 est en cours d'examen approfondi et il est prématuré, par conséquent, de tirer la moindre conclusion quant au rythme d'expansion de cette société et aux conditions de son équilibre financier.

Venons-en maintenant plus particulièrement à la construction aéronautique et à l'opération *Concorde*. La construction des deux cellules prototypes est légèrement en avance sur le calendrier prévu ; les essais au sol et en vol subsonique du réacteur *Olympus 593* se déroulent favorablement. L'étude des avions de présérie a été poursuivie activement ces derniers mois en fonction des demandes des compagnies de transport clientes et elle a permis d'aboutir à une définition valable jusqu'au poids de décollage, de l'ordre de 175 tonnes, qui est maintenant envisagé.

Au 25 juillet 1967, les avions *Concorde* de série avaient fait l'objet de 74 réservations : 16 pour Air France et la B. O. A. C., 58 au titre d'options signées par différentes compagnies de transport aérien. Quatorze nouvelles options ont donc été prises depuis l'été 1966 et une vingtaine d'autres sont en cours de négociation. Sur les 74 réservations, 38 émanent de compagnies de transport des Etats-Unis d'Amérique, 21 de compagnies européennes et 15 du reste du monde.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1967, les dépenses françaises pour ce programme *Concorde* atteignaient 1.200 millions de francs et les engagements 1.850 millions de francs. Le rythme mensuel des dépenses françaises atteint maintenant 50 millions de francs.

Le premier vol du premier prototype reste prévu pour le début de l'année 1968 et la certification de l'avion, indispensable à la mise en service commerciale, est envisagée pour l'été 1971. Le coût total de l'opération franco-britannique *Concorde* reste toujours estimé à environ 7 milliards de francs, aux conditions économiques de janvier 1966. La part française correspondante serait, taxes et dépenses complémentaires comprises, de 4.500 millions de francs. Ces dépenses s'étendront jusqu'en 1973. Au début de 1969, moment où sont espérées les premières commandes fermes pour *Concorde*, les dépenses françaises atteindront environ 2.500 millions de francs.

C'est sur la base de cette estimation qu'ont été demandés les crédits suivants en 1967 et 1968 pour *Concorde* : en autorisations de programme, 741 millions de francs pour 1967 contre 687 millions de francs pour 1968 ; en crédits de paiement, 692 millions de francs pour 1967, dont 2 millions de francs sur le budget du ministère des armées, contre 723 millions de francs pour 1968, dont 3 millions de francs sur le budget du ministère des armées.

Le prix de l'avion supersonique américain dont nous a entre-tenu M. le rapporteur Coudé du Foresto sera vraisemblablement, d'après les estimations que nous connaissons, au moins trois fois plus élevé que celui de l'avion *Concorde* et les études seront beaucoup plus coûteuses.

Venons-en maintenant à l'*Airbus*. L'année 1967 a vu se concrétiser le projet de construction en Europe d'un avion moyen courrier à grosse capacité appelé *Airbus* et un protocole a été signé le 26 septembre 1967 entre les gouvernements de Grande-Bretagne, d'Allemagne et de France pour le lancement de la première phase de ce projet. La maîtrise d'œuvre de la cellule sera confiée à Sud-Aviation et celle du moteur à Rolls-Royce, avec une participation de la S. N. E. C. M. A.

Les dépenses de développement de la cellule seront partagées à raison de 37,5 p. 100 respectivement pour la France et l'An-

gleterre et de 25 p. 100 pour l'Allemagne. Pour le moteur, l'Angleterre prendra la plus grande part, 75 p. 100, l'Allemagne et la France se partageant le reste.

Dans ces conditions, au projet de budget pour 1968, 90 millions de francs ont été prévus pour la part française. Je sais que certaines inquiétudes sont nées sur les perspectives de vente de cet avion à la compagnie anglaise B. E. A. et à la compagnie allemande Lufthansa à la suite de déclarations faites par leurs dirigeants ou qui leur ont été prêtées.

Le Gouvernement français, pour sa part, s'en tient aux termes du protocole qui stipule que les trois gouvernements feront tout ce qui est en leur pouvoir pour qu'un engagement d'achat soit obtenu avant le 30 juin 1968 de la part de leurs compagnies nationales. En tout état de cause, ce n'est que dans le courant de l'année prochaine que les compagnies aériennes, la B. E. A. et la Lufthansa, comme Air France et Air Inter auront à prendre position en fonction des résultats des études entreprises et des caractéristiques de l'appareil.

Quant aux souhaits de la B. E. A. de voir lancer un avion B. A. C. 211 de 200 places, le Gouvernement français a obtenu les garanties nécessaires pour que cet appareil, s'il venait à être construit, ne mette pas en cause la priorité des moyens techniques et financiers qui doivent être affectés à l'*Airbus* et ne compromette pas son marché.

Le rapporteur de la commission des finances nous a entretenus de la formation des personnels navigants. Le nombre de pilotes qu'il est prévu de former devrait permettre de faire face aux besoins des compagnies tels qu'ils sont évalués, compte tenu de possibilités de dégagement de pilotes militaires offertes par l'armée de l'air et l'aéronavale.

Les différentes sources de formation de pilotes sont : l'école nationale de l'aviation civile et le centre-école de Saint-Yan — stage A — le centre-école de Saint-Yan et Air France — stage B, destiné à des pilotes civils ou militaires ayant déjà une bonne expérience — l'armée de l'air et l'aéronavale, qui constituent un réservoir potentiel de pilotes très qualifiés, l'aviation générale, dont les 3.500 jeunes de moins de vingt et un ans sont une remarquable pépinière.

Le problème du recrutement de pilotes civils dans l'armée de l'air a été évoqué à plusieurs reprises. En effet, l'armée de l'air et l'aéronavale ont la possibilité de dégager des cadres un certain nombre de pilotes possédant une bonne formation pratique et qui seraient susceptibles de devenir très rapidement des pilotes civils, mais leur passage de la carrière militaire à la carrière civile soulève quelques difficultés, car certaines différences de méthodes de travail existent entre l'aviation militaire et l'aviation civile. Ces questions font l'objet d'une étude conjointe menée par les services du ministère des transports et de l'état-major des armées et une solution devrait être très rapidement trouvée. On pourrait ainsi offrir aux pilotes militaires des modes de passage rapides dans une carrière civile moyennant certains aménagements dans la réglementation, simplification des examens, allègement et adaptation des stages.

MM. les rapporteurs, M. le sénateur David et M. le sénateur Bouneau au nom de madame le président Cardot ont évoqué le problème du dégrèvement des carburants. Jusqu'à cette année, en effet, les carburants utilisés pour l'aviation civile étaient dégrévés d'une partie de la taxe intérieure de consommation et le système en vigueur aboutissait, pratiquement, à rembourser 40 centimes par litre d'essence consommé.

Les inconvénients de ce système étaient multiples. Tous les voyages étaient favorisés sans tenir compte des ressources des pilotes ; aucune mesure particulière n'était prévue en faveur des jeunes ; certes quelques clubs offraient bien à leurs jeunes membres l'heure de vol à des prix inférieurs à ceux pratiqués pour les adultes, mais ils étaient rares, contrairement à ce qui se passe dans la majorité des clubs de vol à voile, et même un certain nombre de clubs se désintéressaient de la formation des jeunes.

Ce système de dégrèvement des carburants donnait lieu à des abus et à des fraudes car des aéro-clubs n'hésitaient pas à déclarer des consommations de carburants pour des avions qui ne quittaient pas le fond d'un hangar ou bien à demander un remboursement sur des bases forfaitaires supérieures à la consommation réelle. En outre, les taux des primes aux brevets n'avaient pas été réévalués depuis 1961. En l'absence d'une politique générale des aéro-clubs en faveur des jeunes, le nombre de brevets passés par les jeunes avait diminué, ce qu'avaient d'ailleurs souligné, mais, pour d'autres raisons, MM. les rapporteurs. D'autre part, il n'existait aucune incitation d'ordre financier pour les jeunes brevetés voulant poursuivre leur entraînement.

Pour remédier à ces inconvénients il avait été initialement prévu de supprimer le dégrèvement du carburant dont bénéficiaient les aéro-clubs — ce qui représentait en 1967 2.930.000 francs — et les centres de formation aéronautique — ce qui représentait en 1967 1.400.000 francs. En contrepartie, les centres de formation voyaient leurs dotations budgétaires augmentées de la même somme. Quant aux aéro-clubs, ils bénéficiaient de 1.500.000 francs destinés à l'augmentation du nombre et du taux des primes destinées à faciliter la formation et l'entraînement des jeunes pilotes.

Les débats budgétaires ont montré la nécessité de rétablir au niveau de 1967 les crédits bénéficiant à ce secteur. Le Gouvernement a déposé un amendement augmentant de 1.430.000 francs les crédits du chapitre correspondant de façon à faciliter la formation et l'entraînement des jeunes pilotes et la pratique de l'aviation légère.

Tel est l'objectif que le Gouvernement s'est fixé. Je crois que grâce à ces mesures financières il peut l'atteindre. L'utilisation de ces crédits sera étudiée en étroite liaison avec les fédérations intéressées.

Je rappellerai également qu'en ce qui concerne l'équipement, 22 millions de francs, c'est-à-dire une augmentation de deux millions de francs par rapport à l'année dernière, sont destinés aux aéro-clubs.

M. le rapporteur de la commission des finances a évoqué le problème de l'immeuble du secrétariat général à l'aviation civile.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Ce problème est évoqué tous les ans.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je le sais et je souhaite avec vous que ce soit la dernière fois que nous évoquions ce problème au Sénat ou à l'Assemblée nationale.

Je voudrais vous dire que l'affectation à une administration encore indéterminée de l'immeuble de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord va engendrer un mouvement au sein duquel le secrétariat à l'aviation civile trouvera certainement sa place. Il n'est donc pas évident que le secrétariat général à l'aviation civile s'installera Porte Dauphine, mais il est quasi-certain que le problème de son logement se trouvera résolu. Monsieur le rapporteur, j'ai en tout cas autant que vous le ferme espoir de voir résoudre au plus vite ce problème dont tout le monde reconnaît l'urgence et la gravité.

Je répondrai à M. le sénateur David qu'il est exact que nous avons acheté un certain nombre de *Fokker* à l'étranger, mais je voudrais aussi lui dire que si l'on trouve normal que nous vendions de nombreux appareils à l'étranger, il est difficile de nous reprocher d'en acheter quelques-uns dans d'autres pays.

Quant à M. le sénateur Filippi, qui nous a entretenus plus particulièrement des liaisons aériennes de la Corse, il peut avoir la certitude qu'une étude sera faite du problème qu'il a évoqué.

Mesdames, messieurs, j'en arrive maintenant à ma conclusion. Les informations qui vous ont été données par vos rapporteurs, le débat qui vient de se dérouler, les indications complémentaires que j'ai pu vous apporter mettent clairement en évidence que, face à un développement spectaculaire du transport aérien, le Gouvernement entend mettre en œuvre les moyens nécessaires pour faire face au développement du trafic et permettre aux compagnies aériennes de s'adapter rapidement à la demande.

Dans le domaine de la construction aéronautique, les mesures prises pour le lancement de *Concorde* ou l'étude d'*Airbus* prouvent bien que le Gouvernement entend donner à la France la possibilité de jouer son rôle dans ce domaine essentiel de l'activité économique. Vous avez pu également constater qu'un effort exceptionnel était fait dans le domaine de la formation aéronautique de façon à susciter un nombre croissant de vocations parmi les jeunes.

Le budget qui vous est soumis s'inscrit donc dans le cadre d'une politique dynamique franchement tournée vers l'avenir. C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir l'adopter. (*Applaudissements au centre droit et sur quelques travées à droite.*)

**M. Louis Talamoni.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Talamoni.** M. Filippi ayant rappelé l'impérieuse nécessité de maintenir la liaison par air avec la Corse par

l'intermédiaire d'Air France, il en a expliqué les raisons et je n'y reviendrai pas.

**M. Antoine Courrière.** Cela ne coûte pas cher !

**M. Louis Talamoni.** Cela ne peut pas me satisfaire. Aussi, pour compléter votre dossier d'étude, permettez-moi de vous poser quelques questions. A certaines, vous pourrez répondre dès ce soir ; quant aux autres vous verrez à les faire étudier plus tard.

Si l'on doit confier à Air-Inter la liaison entre la Corse et le continent, que deviendront les services à terre qu'Air France exploite à Marseille, à Ajaccio, à Calvi, à Bastia ? Est-il vrai que dans ce cas ils seront transférés à Paris-Orly ? Si oui, cela touchera plus de cent familles qui se trouveront dans l'obligation de quitter la Corse dans bien des cas et cela se fera dans des conditions pénibles.

Les relations aériennes, si elles étaient confiées à Air-Inter, seront-elles assurées dans les mêmes conditions qu'actuellement par Air France ? Si l'on confie cette exploitation à Air-Inter, pouvez-vous nous assurer que le trafic ne sera pas pour autant réduit ?

Pouvez-vous nous assurer également qu'Air-Inter maintiendra les mêmes cadences de trafic sans les subordonner — comme cela arrive pour d'autres liaisons continentales — à la condition que les collectivités locales ou le département combleraient l'éventuel déficit ? S'il en était autrement, n'y a-t-il pas alors risque qu'en cas de déficit, compte tenu de ce que le trafic est périodique — comme le rappelait tout à l'heure M. Filippi — une des premières mesures que prendra Air-Inter sera de décider l'augmentation des prix de passage ? On pourra toujours invoquer qu'il y a un déséquilibre et qu'alors il faudra le combler d'une façon ou d'une autre. On pourra aussi invoquer le fait que l'avion est un moyen de transport de luxe, ce qui n'est pas juste en ce qui concerne le département de la Corse, car si à l'intérieur de l'hexagone on peut prendre d'autres moyens de transport, il est bien difficile d'imaginer qu'il en soit de même de et vers la Corse.

Pouvez-vous encore assurer que, dans le cas où Air-Inter assurerait un tel service, les *Caravelle* ne seraient pas supprimées sur les lignes et qu'elles ne seraient pas remplacées par de petits avions qui ne donneraient pas les mêmes garanties de confort et de sécurité ?

Voilà quelques-unes des questions que je voulais vous poser, en insistant sur la nécessité de maintenir Air France dans ce secteur, compte tenu que le trafic est en constante augmentation. Cette année, l'augmentation est de l'ordre de 19,2 p. 100 par rapport à l'année dernière et on peut prévoir un nouvel accroissement en 1968. D'autant que les mesures qui ont été annoncées ici par M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances au moment de la discussion de la loi des finances, en particulier de l'article 18, à savoir : les dégagements de crédits pour l'équipement de la Corse, tant en ce qui concerne la mise en valeur de son sol et de son sous-sol, l'infrastructure routière, l'industrialisation, l'aménagement des conditions d'accueil, d'autant, dis-je, que ces mesures vont avoir pour effet de provoquer le développement des relations commerciales et touristiques entre le continent et l'île.

Voilà quelques-unes des questions que je voulais vous poser, avec l'espoir d'une réponse immédiate ou, à défaut, de l'engagement de faire procéder à une étude pour l'avenir.

En définitive, la conclusion à quoi tend mon intervention est le maintien de l'exploitation par Air France des lignes aériennes entre le continent et la Corse. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

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

**M. le secrétaire d'Etat.** J'aurais dû répondre tout à l'heure à la question posée par M. le sénateur Filippi, au moins en partie.

Vous venez d'évoquer un certain nombre de points. Je vous rappellerai que le protocole entre Air France et Air-Inter qui accompagne la convention récemment passée entre l'Etat et Air-Inter n'interdit pas à cette dernière compagnie de desservir la Corse. Il est même souhaitable, j'insiste, qu'elle le fasse rapidement pour ce qui concerne les voyages de bord à bord, Marseille ou Nice vers la Corse. Pour ce qui est de la liaison Paris-Corse, Air France continuera à la desservir probablement durant toute la durée de la convention car jusque là Air-Inter n'aura pas la capacité suffisante pour faire face à ce service

saisonnier et finalement déficitaire. Telle est la réponse que je voulais vous apporter ainsi qu'à M. le sénateur Filippi. Les autres questions, ainsi que je vous l'ai indiqué, sont à l'étude.

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

Nous allons examiner les crédits concernant la section II, aviation civile, du ministère des transports, qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37, ainsi que l'article 75 bis.

#### ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 32.432.597 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

**M. le président.** « Titre IV : moins 17.260.750 F. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 56, présenté par M. Pams, au nom de la commission des affaires économiques, tend à augmenter la réduction prévue au titre IV de 4.330.000 francs.

Le second, n° 73, présenté par M. Bouneau, propose de majorer la même diminution de crédit du titre IV de 2.930.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis.** M. Bouneau s'est rallié à l'amendement de la commission des affaires économiques et du plan.

**M. le président.** L'amendement n° 73 est donc retiré.

Sur l'amendement n° 56, la parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis.** Le Gouvernement ayant rétabli le crédit figurant au titre IV du budget de l'aviation civile, notre commission des finances a estimé qu'elle avait gain de cause sur le plan des chiffres. Or, la question ne se pose pas de la même manière pour la commission des affaires économiques et du plan, car ses observations visent expressément la détaxe des carburants destinés à l'aviation légère, détaxe qui reste supprimée.

Nous sommes convaincus qu'une telle mesure, qui serait, en tout état de cause, nuisible à l'aviation d'affaires, provoquera les plus graves difficultés aux aéro-clubs, dont la survie est conditionnée en grande partie par l'activité de nombreuses personnes dont les ressources financières, bien qu'importantes, ne sont pas illimitées.

Nous craignons donc qu'en augmentant ainsi de 15 p. 100 de prix de l'heure de vol, on n'amène une partie importante des membres actuels des aéro-clubs à se tourner vers des activités moins coûteuses. Nous aurions ainsi démantelé, en partie, ce réseau de 400 aéro-clubs qui donne aux jeunes gens la possibilité de s'initier au pilotage avec des appareils payés en partie par leurs aînés plus fortunés, et ce, à une distance raisonnable de leur domicile, sous le prétexte qu'ils pourraient le faire à meilleur compte en parcourant 100 ou 200 kilomètres chaque semaine.

D'ailleurs, les complications qu'entraînerait l'attribution des bourses prévues seraient génératrices d'une non-utilisation de crédits et, plus tard, dans les budgets successifs qui nous seraient présentés, on nous demanderait la suppression de ce crédit, faute d'emploi.

Pour toutes ces raisons, nous demandons au Sénat de voter cet amendement, en demandant au Gouvernement de rétablir la détaxation des carburants dont bénéficiaient jusqu'à maintenant les aéro-clubs.

J'ajoute que la réduction de crédit de 4.330.000 francs correspond au chiffre qui figurait l'année dernière au titre de la détaxation sur les carburants.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances sur cet amendement ?

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** La commission des finances a donné son avis avant même que l'on discute de l'amendement. En effet, elle avait indiqué en première lecture

et avant que le Gouvernement rétablisse les crédits à leur niveau comptable actuel qu'elle était disposée elle-même à prendre à son compte un amendement de suppression des crédits pour permettre au Gouvernement de reconsidérer sa position.

Dans l'intervalle, en deuxième délibération, le Gouvernement a rétabli à leur niveau comptable les crédits prévus initialement, mais la commission des finances a déclaré qu'elle s'en remettait à la commission des affaires économiques pour voir si qualitativement les résultats étaient les mêmes.

La commission des finances ne peut donc qu'approuver l'amendement déposé par la commission des affaires économiques.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement a exprimé tout à l'heure son avis. Il ne peut accepter cet amendement, d'abord parce que le Gouvernement a apporté la démonstration qu'on ne met pas en cause la survie des aéro-clubs ; bien au contraire, on donne des possibilités de formation nouvelles de pilotes. Ensuite — c'est vrai aussi dans d'autres domaines — il importe que l'on puisse faire confiance aux fédérations qui auront à discuter avec l'administration le montant des bourses et la destination à donner aux crédits inscrits à notre budget.

Par conséquent, le Gouvernement ne peut que regretter cet amendement. Il aurait souhaité éventuellement qu'il pût être retiré car il considère que les moyens donnés permettront à nos jeunes de s'adonner à ce sport.

**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.** Monsieur le secrétaire d'Etat, dans la documentation qui m'a été remise pour justifier la position prise par le Gouvernement, il était indiqué que l'une des raisons qui avait motivé ce geste était que cette détaxe sur l'essence profitait à certains déplacements qui n'avaient rien à voir avec la formation des pilotes.

Voulez-vous me permettre une comparaison, monsieur le secrétaire d'Etat ? Dans les pays scandinaves, le roi perçoit les prestations de sécurité sociale, y compris la pension de vieillesse. A ma connaissance, personne n'a songé, dans ces pays, à supprimer la sécurité sociale pour éviter ces abus.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur le rapporteur pour avis, l'amendement est-il maintenu ?

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis.** Oui, monsieur le président.

**M. Léon David.** Je demande la parole, pour expliquer mon vote.

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

**M. Léon David.** Mon explication de vote sera brève. J'ai développé au cours de la discussion les arguments qui militaient en faveur de l'amendement de la commission des affaires économiques. Les explications données par M. le secrétaire d'Etat prétendant qu'il y a des abus ou que la formation des pilotes n'est pas poussée comme elle devrait l'être ne sont pas de nature à nous convaincre.

Les arguments des organisations étant radicalement opposés à ceux du Gouvernement, nous voterons l'amendement.

**M. Jean Bardol.** Très bien !

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

**M. Antoine Courrière.** Le groupe socialiste se rallie aux arguments de M. Pams et votera l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 56 de la commission des affaires économiques, soutenu par la commission des finances et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le crédit du titre IV pour l'aviation civile avec le chiffre de : moins 21.590.750 F, résultant de l'amendement qui vient d'être voté.

(Le crédit du titre IV, avec ce chiffre, est adopté.)

### ETAT C

(Mesures nouvelles.)

**M. le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, plus 1.018.380.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 447.683.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, plus 24.635.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 14.884.000 F. » — (Adopté.)

[Article 75 bis.]

« Art. 75 bis. — A dater du 1<sup>er</sup> janvier 1968, les participations au déficit d'exploitation de lignes aériennes intérieures, accordées par les collectivités locales de la compagnie Air Inter feront l'objet, dans les comptes de cette compagnie, d'un chapitre spécial.

« Lorsque l'exploitation des lignes dont une partie de déficit a été couverte par des collectivités locales devient bénéficiaire, lesdites collectivités participeront aux bénéfices d'exploitation dans la proportion où elles ont contribué aux déficits et ce jusqu'à concurrence des sommes qu'elles ont versées. »

Par amendement n° 72, M. Gaston Pams propose de supprimer cet article.

La parole est à M. Pams.

**M. Gaston Pams.** Cet article signifie en résumé que les collectivités locales ayant consenti des subventions à Air Inter pour combler le déficit d'une liaison aérienne pourraient être remboursées ultérieurement sur les excédents d'exploitation de ladite ligne au cas où celle-ci deviendrait bénéficiaire.

Malheureusement, si l'intention des auteurs de ce texte est louable, une telle modification des rapports entre Air Inter et les départements ou communes mettrait gravement en cause, dans l'immédiat et à terme, l'équilibre financier de cette société.

Il faut savoir, en effet, qu'en vertu des dispositions prévues par la convention entre l'Etat et Air Inter, les subventions des collectivités doivent, pour 1968, atteindre 11.500.000 francs. Or, si l'article 75 bis prenait force de loi, cette somme, qui représente environ 6 p. 100 du chiffre d'affaires, pourrait figurer non plus en recettes, mais en avances remboursables. Privé de cette ressource nouvelle, Air Inter serait mis en pratique dans l'impossibilité et de couvrir ses frais de fonctionnement et de rentabiliser son capital qui appartient, ne l'oublions pas, pour une part importante à des actionnaires privés.

Placée dans cette situation, la société devrait donc, soit majorer substantiellement ses tarifs, soit, plus simplement, renoncer à l'exploitation des lignes déficitaires dont chacun mesure l'intérêt économique pour les régions les plus défavorisées.

C'est pourquoi nous vous demandons de rejeter cet article, tout en reconnaissant que l'Etat ne remplit pas son rôle en n'apportant pas aux lignes intérieures aériennes le soutien nécessaire, mais que la société Air Inter n'est malheureusement pas en mesure de se substituer à lui dans ce domaine.

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Même situation que tout à l'heure : la commission des finances s'était prononcée par avance en faveur de cet amendement.

**M. Jacques Soufflet.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Soufflet.** J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la discussion sur cet article additionnel déposé par M. Pleven. Je constate que personne n'est satisfait, pas plus la société Air Inter qui verrait son compte d'exploitation largement déficitaire, que les collectivités locales, à tout le moins celles qui veulent encore s'engager sur la voie courageuse qui consiste à soutenir le lancement de lignes aériennes.

J'ai le sentiment qu'il doit exister d'autres approches de ce problème qui est effectivement important. Je me demande, en particulier, si l'on ne pourrait pas examiner un système de participation des collectivités au capital de la société Air Inter, dès lors que les lignes qu'elles ont soutenues seraient devenues bénéficiaires, dès lors qu'elles auraient obtenu une sorte de créance sur la compagnie. Je me demande si ce n'est pas au niveau des tarifs qu'il faudrait faire un effort car, en définitive, si les collectivités locales ont apporté leur concours au lancement des lignes d'Air Inter, c'était bien pour développer le trafic aérien. En jouant sur les tarifs lorsque les lignes deviennent sinon bénéficiaires, du moins équilibrées, peut-être serait-il possible d'obtenir un développement intéressant du système de communications intérieur français.

En d'autres termes, le moins que l'on puisse dire à l'issue de ces échanges de vues, c'est qu'il subsiste un doute sur l'efficacité réelle de l'amendement déposé par M. Pleven à l'Assemblée nationale. Je pense donc, comme les deux commissions et le Gouvernement, qu'il serait sage ce soir, pour le Sénat, de supprimer cet article additionnel. (Applaudissements.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 72, de M. Pams, soutenu par la commission des finances et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par conséquent, l'article 75 bis est supprimé.

Nous avons achevé l'examen des crédits relatifs à l'aviation civile.

### SECTION III. — MARINE MARCHANDE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant la section III, Marine marchande, du ministère des transports.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, mes chers collègues, le budget que j'ai l'honneur de présenter au nom de la commission des finances est éclairé d'un jour nouveau à la suite d'un vote émis par l'Assemblée nationale à l'issue d'une seconde délibération portant sur 22 amendements intéressants 7 articles différents pour lesquels, pressé sans doute par l'heure qui approchait de minuit, le Gouvernement a demandé à l'Assemblée nationale de se prononcer par un seul vote. (Sourires.)

Vous voyez, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'engage ce débat maritime sur le terrain des bonnes manières, qui sont la règle dans l'étiquette navale (sourires), puisque je m'abstiendrai de commenter l'absence de tout débat sur certains de ces amendements, en particulier sur l'amendement n° 16, qui est d'une importance capitale dans la lutte que nous menons tous ensemble, Gouvernement et Parlement — je tiens à le reconnaître — depuis des années, pour assurer la sauvegarde de nos activités maritimes si gravement menacées hier et dont le rétablissement est à peine esquissé aujourd'hui.

J'aurais grand tort, d'ailleurs, de regretter cette absence de discussion puisqu'elle offre au Sénat — et les sénateurs présents ici ce soir connaissent bien les problèmes maritimes — le soin d'éclairer le débat avant l'ouverture des navettes, et aussi d'être le premier à remercier le Gouvernement du dépôt d'un texte si longuement attendu que les imperfections de forme dont je vais réclamer la disparition seront vite oubliées, seul étant retenu le résultat essentiel.

En plaçant, pour ce qui est de l'impôt sur les salaires de ses marins, l'armement français dans la situation qui n'est pas nouvelle de l'application de l'article 531 du code général des impôts, article appliqué depuis dix-sept ans pour les entreprises dont le centre d'activités se situe hors de France, le Gouvernement s'engage enfin dans une mesure économique fondée depuis que l'article 531 existe, mais politiquement contestée depuis que s'affrontent sur ce sujet les théoriciens de nos finances publiques et les praticiens de nos activités maritimes qui, depuis la disparition de Colbert — vous le savez, mes chers collègues — se sont, hélas ! rarement rencontrés.

C'est une satisfaction pour moi, mais que de temps perdu, que de situations gâchées ! Il nous aura fallu onze années d'un procès constamment renouvelé à cette tribune pour faire admettre dans la loi de finances de l'an dernier la nocivité de ce timbre de connaissance dont est morte une partie du trafic de nos ports, trafic transféré dans des ports voisins étrangers comme celui d'Anvers qui est devenu, à partir de tant d'erreurs renouvelées chez nous, le premier port français à l'exportation. Il y a dix ans que, pour la première fois, j'ai dénoncé l'anomalie que constituait le refus de reconnaître aux navires le statut de l'entreprise exerçant hors de France. J'ai cité, à l'époque le cas de ces équipages qui menaient par bateaux complets et en même temps le matériel et les ouvriers nécessaires pour matérialiser une entreprise française outre-mer. Dès que le navire avait largué ses amarres, les salariés de l'entreprise remplissaient les conditions de l'article 531, situation refusée au marin qui les menait à pied d'œuvre.

Le résultat, vous le connaissez. En 1966, et pour la première fois dans notre histoire maritime, la part du pavillon français qui n'est pas consacrée aux pondéreux solides ou liquides n'atteint pas le quart des marchandises chargées dans nos ports. Ce sont les statistiques les plus récentes de la direction générale des douanes qui le disent.

C'est la documentation que le secrétaire général du Gouvernement prend soin de faire adresser aux parlementaires qui nous indique, à propos d'une étude sur les transports publiée dans le numéro 1036 du 9 novembre dernier, il y a onze jours, que cette part ne cesse de baisser. C'est dans ce document que je viens de lire, non sans inquiétude, que cette évolution malheureuse pourrait s'accélérer en l'absence de toute intervention et qu'en 1970 la part des navires français dans les échanges avec les pays tiers ne s'élèverait qu'à 2 p. 100, chiffre rectifié à 5,9 p. 100 par la commission des transports du V<sup>e</sup> Plan.

C'est pour remonter cette pente qu'un effort, sans précédent peut-être, est engagé par l'armement français qui, pour renouveler et adapter sa flotte aux exigences d'une compétition internationale impitoyable, partage sans doute avec la sidérurgie française le privilège peu enviable d'être un des secteurs les plus endettés de notre économie. Mais cet effort est aussi le résultat d'une politique d'incitation menée par l'Etat pour combattre le handicap confirmé par les travaux de la commission Merveilleux du Vignaux il y a maintenant sept années.

J'ai toujours pris soin, mes chers collègues, de respecter la discipline de nos débats budgétaires, que je n'allongerai pas si, en vous renvoyant à mon rapport écrit, je saisis l'occasion de remercier, en commençant par Robert Buron, les ministres responsables de la marine marchande qui ont eu le mérite et le courage d'associer leur action personnelle et leurs responsabilités à cette politique-là.

C'est à Robert Buron que nous devons le diagnostic et les mesures intéressant la construction navale. Son successeur Marc Jacquet s'est battu pour l'application d'une aide à l'armement devenue une aide à l'exploitation de certains navires et si malmenée au départ qu'elle a provoqué en novembre 1961, certains d'entre vous s'en souviennent, votre refus de voter le budget de la marine marchande. Cette loi du 21 décembre 1961, ballon d'oxygène indispensable, n'a cessé d'évoluer, chaque exercice budgétaire étant marqué par une diminution des crédits ou par la naissance d'autres ressources, comme c'est le cas dans le présent budget pour les cargos de ligne.

Edgar Pisani et André Bettencourt, enfin, sont les ministres qui ont marqué de leur action et de leur présence dans le débat la décision prise dans un conseil interministériel du 23 septembre 1965 de retenir et de mettre en application un plan de réforme de la marine marchande, plan qui restera sous le nom de son auteur, M. Jean Morin, secrétaire général de la marine marchande, comme l'analyse la plus lucide des mesures propres à redresser la situation et à assurer un nouvel avenir au pavillon français.

La lettre signée par le chef de l'Etat le 4 octobre 1965 enlevait à l'armement français le dernier doute qui pouvait subsister sur la volonté du Gouvernement de lier son propre effort à celui qui était réclamé aux armateurs et déclenchait de part et d'autre une série de concentrations d'entreprises et un effort d'investissement illustré par la situation des chantiers de constructions navales, où des dizaines de milliers d'ouvriers ont maintenant du travail assuré pour trois ans, alors qu'ils étaient hier au bord du chômage.

Toutes les conditions étant remplies, il restait au Gouvernement à tenir lui-même le dernier de ses engagements, celui d'exonérer le salaire des marins de l'impôt de 5 p. 100, mesure réclamée après qu'une décision de mai 1950 — M. Edgar Faure étant secrétaire d'Etat au finances — eut dispensé de cet

impôt les établissements dont les activités s'exerçaient hors de France, ce qui est la vocation du navire qui ne peut en avoir d'autres. C'est la décision qui a été prise dans la nuit du 10 novembre dernier, sans débat, dans un vote unique portant sur 22 articles, sans qu'un seul de nos collègues ait pu relever ce qui séparait le texte soumis au vote de l'Assemblée nationale pour modifier les crédits du titre IV des engagements dont les rapporteurs des deux commissions des finances ont été les témoins depuis 1965. Nous attendions une exonération décidée par voie législative, dans l'esprit de l'article 531. On nous apporte un remboursement lié au principe détestable d'une subvention qui pourra être remise en cause tous les ans. Le sort fait à la loi du 21 décembre 1961 en est le plus sûr garant.

Il faut trois années, monsieur le secrétaire d'Etat, pour les études techniques et financières et pour la construction d'un navire. Il en faut au moins douze, ensuite, pour amortir les investissements qu'il réclame. Un tel calcul ne peut être remis en cause tous les ans. Si le Gouvernement n'a pas conscience de cette vérité, s'il ne réalise pas que la forme donnée à son amendement n° 16 apparaît déjà comme le plus décourageant des désaveux, il vaudrait mieux y renoncer tout de suite et dire franchement à l'armement et aux rapporteurs des deux commissions des finances — je suis sûr que mon excellent collègue et ami Christian Bonnet le confirmera de son côté lorsqu'il aura l'occasion d'aborder ce problème devant l'Assemblée nationale — par qui et pourquoi ils ont été trompés.

Je reviens maintenant, rapidement, aux observations de mon rapport écrit et aux questions posées par votre commission des finances. Notre collègue Yvon, avec la compétence que vous lui connaissez, sera l'interprète des soucis que nous partageons avec la commission des affaires économiques sur l'avenir de nos pêches maritimes, dont la branche industrielle doit franchir un cap difficile car elle doit poursuivre un effort d'investissement comparable en proportion à celui de notre flotte de commerce.

J'ai signalé également nos préoccupations sur la situation financière des coopératives maritimes. Le Sénat reste soucieux, monsieur le secrétaire d'Etat, du problème de la pollution des eaux et de l'état des négociations internationales engagées à la suite du désastre du *Torrey Canyon*. J'ai fait une place à part, dans mon rapport, aux perspectives offertes par un marché d'études susceptible d'ouvrir des horizons nouveaux au problème du transport en commun le long de certaines côtes maritimes, la Côte d'Azur en particulier. L'expérience choisie sera intéressante à suivre.

Votre commission s'est penchée sur le problème de l'exploitation des services maritimes d'intérêt général. On est parfois tenté d'être sévère pour les deux sociétés d'économie mixte : la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes, parce que leur exploitation est déficitaire, mais on oublie que ce déficit est dû aux services contractuels qu'elles assurent, c'est-à-dire à la présence du pavillon français sur des trafics que les armements privés ont abandonnés parce qu'ils ne sont pas rentables, mais où la France, elle, entend demeurer présente : lignes de paquebots hier, certaines lignes de cargos probablement demain.

N'est-ce pas l'Etat qui, récemment encore, a obligé les Messageries maritimes à reprendre à son compte l'exploitation d'une ligne de paquebots sur l'Amérique du Sud alors qu'un des premiers armements de France devait y renoncer, après avoir fait la preuve qu'elle ne pouvait plus couvrir ses frais ?

Il y a depuis quelques années une tendance de l'Etat à fixer de façon arbitraire un plafond de subvention très bas et à laisser ensuite aux compagnies la charge du déficit normalement entraîné par la desserte des lignes contractuelles, lorsque ce déficit excède le plafond ainsi fixé.

C'est la raison pour laquelle votre commission a estimé qu'au moment où vont s'engager les négociations préalables à la conclusion de nouveaux avenants, sur le contenu desquels le Parlement n'est plus appelé à se prononcer, il était du moins de son devoir d'attirer à nouveau l'attention, à l'occasion du vote du budget, sur la nécessité d'adopter, vis-à-vis des deux compagnies d'économie mixte, une politique d'ensemble cohérente et réaliste, qui doit définir sans ambiguïté les services maritimes d'intérêt général dont le Gouvernement estime le maintien nécessaire en l'état actuel de l'évolution des courants d'échange et du développement de la concurrence aérienne, puis d'en admettre les conséquences sur le plan de la définition des moyens et sur celui de la contribution financière de l'Etat.

Votre commission estime également que depuis trois ans les réponses données au Parlement sur ce sujet à l'occasion des débats budgétaires témoignent d'une indécision dont le prolongement menace à terme l'existence même des deux compagnies. L'Etat détient sans doute le contrôle et la majorité des actions,

mais il ne lui est pas permis d'oublier les droits des minoritaires. La situation actuelle de certains paquebots, les investissements qui commandent l'avenir de ces deux compagnies, le statut de leurs activités futures doivent apparaître dans les explications qui sont de nouveau réclamées aujourd'hui.

Parmi les difficultés que je souligne dans mon rapport, j'attire encore l'attention sur celles qui apparaissent à propos du canal de Suez, à propos de la commission maritime fédérale, à propos de graves difficultés qui subsistent sur le plan humain pour la mise en service des navires à technique poussée.

Les observations que j'ai présentées à propos de la construction navale portent sur l'avenir de leurs investissements, sur les conditions de leur approvisionnement par rapport à leurs concurrents de la Communauté économique européenne. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il vous sera possible de donner au Sénat quelques réponses à ces observations.

Dans l'ensemble, mes chers collègues, ce budget est positif. Je souhaite encore, pour le moment, pouvoir vous en recommander l'adoption lorsque nous aurons discuté des amendements de votre commission des finances. Ces amendements ont pour but d'engager une navette indispensable avec l'Assemblée nationale sur un point essentiel qui a profondément modifié, dans sa forme et son esprit, le document que nous avons examiné avant la deuxième délibération de l'autre assemblée. (*Applaudissements.*)

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le rapport écrit que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau de votre Assemblée au nom de votre commission des affaires économiques et du Plan ne constitue pas un examen chapitre par chapitre des dispositions budgétaires concernant la marine marchande et les pêches maritimes. J'ai cru devoir examiner ce budget sous son seul aspect économique, me limitant ainsi volontairement à l'examen de quelques chapitres qui doivent permettre d'apprécier l'orientation politique du Gouvernement, de déterminer son souci de développer l'expansion des activités qui s'y rattachent et de fixer ses intentions en ce qui concerne les investissements de diverses entreprises qui constituent son armature.

Si j'ai été amené à souligner que les crédits budgétaires pour 1968, passant par rapport à l'année dernière de 805.680.089 francs à 854.372.000 francs, se trouvent en augmentation de 6 p. 100, ils ne sauraient toutefois constituer un effort suffisant en faveur des ensembles d'activités dont la bonne marche assure la prospérité du pays et ne peut manquer d'exercer une influence bénéfique sur notre balance des comptes. Il semble, et nous ne cessons de le répéter à chaque occasion, que tout en rendant hommage au dynamisme et à la compétence des fonctionnaires de la place de Fontenoy, nos activités maritimes ne rencontrent pas dans les sphères gouvernementales l'intérêt qu'on souhaiterait leur voir reconnu, la compréhension dont on aimerait qu'elles fussent entourées.

La Norvège, pays de 3,5 millions d'habitants, d'importance économique relativement faible, dépourvue de ressources naturelles, occupe dans le monde maritime une place de tout premier plan. Avec plus de 16 millions de tonneaux au 1<sup>er</sup> juillet 1966, elle se place au quatrième rang des flottes marchandes mondiales, alors que nous n'occupons que le dixième rang. Les rentrées de devises procurées par l'exploitation de sa flotte sont de l'ordre de 4.700.000 couronnes norvégiennes et constituent une ressource très importante pour le Gouvernement. Elle vient encore de se placer au cinquième rang des pays constructeurs de navires, devant la France et l'Italie. La qualité de nos marins, l'esprit d'initiative de nos armateurs, la haute compétence de nos ingénieurs, la qualification de nos chantiers ne nous permettent-ils pas de faire aussi bien ? Pour ce faire, il faut avoir la foi, la volonté d'aboutir, qualités dont nous semblons dépourvus en France lorsqu'il s'agit des activités maritimes. N'est-ce pas dans ce manque d'intérêt, dans cette incompréhension, qu'il faut rechercher l'explication de la réduction de certains crédits budgétaires par rapport à l'exercice précédent ? Les compagnies exploitant les services maritimes d'intérêt général voient leurs subventions réduites de 4.800.000 francs. Les allocations compensatrices, dont la nécessité avait été reconnue, sont également ramenées cette année à 7 millions 200.000 francs, mais elles doivent faire l'objet d'un rajustement.

L'aide au cabotage, dont la nécessité s'était fait sentir depuis longtemps, est totalement supprimée par application de l'article 50 de la loi de finances pour 1967 contre lequel nous nous élevons.

Le Gouvernement veut-il ignorer le rôle important que joue la flotte du cabotage reliant entre eux les ports secondaires dont l'activité se répercute sur l'arrière-pays des régions déshéritées qu'ils desservent ? Votre commission des affaires économiques n'a pas manqué de déplorer cette mesure, alors qu'il eût fallu reconduire une aide devant permettre à nos armements au cabotage de lutter à armes égales avec les armements similaires hollandais et allemands.

La subvention aux pêches maritimes est également ramenée de 7.214.000 francs en 1967 à 6.794.000 francs en 1968, soit une réduction de 420.000 francs prévue au chapitre 44-01. Elle est destinée pour la plus grande part à l'octroi de subventions à l'ensemble des fonds régionaux d'organisation de marchés dont la création obéit à un quadruple objectif : soutien de prix plus élevés, discipline de la production, recherche de débouchés et contrôle de la qualité.

C'est grâce à un concours suffisant de l'Etat que ce but pourra être atteint. Il sera possible alors d'envisager de porter la rémunération des pêcheurs à un niveau capable d'empêcher l'abandon de la profession et de permettre aux armements d'atteindre la rentabilité nécessaire à la poursuite de leur activité. L'importance de cette subvention n'échappe à personne, le problème de l'organisation du marché étant sans doute le plus complexe, le plus difficile à résoudre.

Alors, pourquoi cette réduction de 420.000 francs ? Vous entendez la justifier par l'amélioration de la situation du marché de certaines espèces, telles que le thon et la morue. Si cette amélioration est certaine, grâce à l'organisation interprofessionnelle de la grande pêche et sous l'impulsion du comité interprofessionnel du thon, il n'en est pas moins exact que toutes les difficultés sont loin d'être aplanies et que l'un et l'autre de ces comités déplorent les importations massives qui perturbent fortement le marché et que le Gouvernement favorise.

Par ailleurs, la pêche sardinière subit depuis quelques années sur le littoral atlantique une crise particulièrement grave. Les moyens de détection ont-ils été suffisants ? Les professionnels semblent le contester. Peut-être était-ce à la recherche orientée vers cette activité qu'il eût fallu affecter les 420.000 francs supprimés cette année ?

Votre rapporteur méconnaîtrait véritablement son rôle et faillirait à sa tâche si, après avoir formulé ces critiques et marqué ces insuffisances, il ne mettait pas en relief ce qu'il y a de constructif dans ce budget. C'est ainsi notamment qu'il se réjouit de constater qu'au titre de l'équipement culturel et social, les crédits inscrits au chapitre 56-20 permettront la construction d'un chalutier-école indispensable à la formation des capitaines et des cadres de nos chalutiers et qu'il approuve pleinement l'augmentation de la prime de modernisation des cargos de ligne.

Votre rapporteur entend également féliciter le Gouvernement de l'initiative particulièrement appréciée qu'il a prise d'augmenter les crédits du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes. Ce compliment n'est pas en contradiction avec les reproches précédents, car, sur ce plan particulier, votre action mérite l'approbation pleine et entière de tous. Elle m'apparaît cependant encore insuffisante et c'est de cette insuffisance dont j'entends taxer votre budget.

Pourtant j'ai plaisir à reconnaître que les crédits du chapitre 64-00, qui avec le chapitre 44-01 constitue le fondement même de l'action économique gouvernementale, sont en hausse sensible : 3.280.000 francs au titre des autorisations de programme, 1.430.000 francs affectés aux crédits de paiement. Que de chemin parcouru depuis deux ans ! Le Gouvernement, grâce à la vigilance des hauts fonctionnaires de la place de Fontenoy, sous la direction hautement qualifiée de son secrétaire général, a enfin compris l'importance du problème qu'il avait su poser dans l'exposé des motifs du projet de loi portant approbation du V<sup>e</sup> Plan. Ce document plaçait les pêches maritimes françaises en face de l'alternative : expansion ou déclin, le déclin ne pouvant être évité qu'avec la mise en œuvre de mesures susceptibles de favoriser la modernisation des équipements.

Cette politique, exposée bien des fois par M. Morin, traduisant la volonté des pouvoirs publics de relancer nos pêches maritimes, se manifeste notamment par la création des fonds régionaux d'organisation des marchés et par l'octroi aux entreprises de subventions, sous réserve que celles-ci, bien sûr, satisfassent à des critères techniques, économiques et financiers. Cette politique trouve-t-elle cette année dans le budget le support qu'on est en droit d'attendre ?

À côté des mesures relatives à la protection des fonds, à la recherche, à la formation professionnelle, à la réforme de la distribution, il est des mesures d'ordre économique qu'il est indispensables de mettre en œuvre si l'on veut améliorer les condi-

tions d'investissement, diminuer les coûts d'exploitation, réorganiser les circuits de distribution, valoriser les apports de pêche, conditions indispensables pour réaliser les grandes lignes d'une politique d'expansion et de modernisation de la pêche maritime.

La mise en œuvre de ces mesures économiques ne pourra se faire que si le concours de l'Etat s'avère suffisant, si les crédits le permettent. J'ai dit tout à l'heure ce que je pensais de l'aide en faveur de la pêche et du plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes prévus à l'article 44-01, dont je déplorais la réduction. J'ai souligné avec satisfaction l'augmentation des crédits du programme d'adaptation prévus au chapitre 66-00, lesquels se répartissent entre les investissements à la pêche industrielle et le plan de relance. Sous quelles conditions ?

En ce qui concerne les premiers — subventions à la pêche industrielle — le Gouvernement entend exiger des armements qui sollicitent l'aide des pouvoirs publics pour la construction d'un navire, qu'ils satisfassent à des critères techniques, économiques et financiers. Ainsi il leur sera possible de bénéficier alors de primes de « conformité » et de « primes d'incitation », le montant total de ces primes ne pouvant dépasser toutefois 15 p. 100 du coût global de l'investissement. Pour ce qui est des moyens de crédit, le plan type de financement prévoit que l'auto-financement doit être de 40 p. 100, le solde étant couvert sur fonds d'emprunt, dont 40 p. 100 à long terme et 20 p. 100 à moyen terme, avec éventuellement l'avantage de bonifications d'intérêt.

Quant au plan de relance, si la dotation va permettre la poursuite de la modernisation et de l'équipement des pêches artisanales métropolitaines, votre commission des affaires économiques doit se faire l'écho des plaintes des pêcheurs artisans qui regrettent de ne pas bénéficier des mêmes incitations que leurs collègues de la pêche industrielle et déplorent la discrimination dont ils sont l'objet en ce qui concerne l'aide à la construction navale refusée aux navires de moins de 50 tonneaux.

La mise en œuvre de ces mesures d'ordre économique, investissements à la pêche industrielle et plan de relance, ne saurait suffire. Elle n'est en effet qu'un des éléments de la prospérité de nos pêches maritimes. Si les apports ont atteint, en 1966, 570.000 tonnes pour une valeur au débarquement de 946 millions, en légère augmentation par rapport à 1965, ces résultats n'ont pas pour effet de permettre d'envisager l'avenir sans appréhension. Nombreux sont les armements qui se débattent au milieu de difficultés insurmontables. En ce qui concerne la pêche fraîche notamment, le volume des apports de poissons de fond a atteint 311.061 tonnes en 1966 pour une valeur de 500,3 millions de francs contre 301.500 tonnes en 1965 pour une valeur de 499,8 millions de francs. Il en résulte que le prix moyen des espèces de fond a diminué de 3 p. 100 en 1966 par rapport à l'année précédente puisque, de 1,66 franc le kilogramme en 1965 est tombé à 1,61 franc. C'est en grande partie cette évolution des prix, conjuguée avec la baisse de rendement des captures, qui est à la base de la crise actuelle de la pêche. Alors que les frais d'exploitation ne cessent d'augmenter, conséquence de la hausse des prix industriels, les recettes des armements diminuent.

La taxation du prix de détail du merlan, maintenue par le Gouvernement malgré les protestations justifiées du monde maritime — armateurs et marins — constitue bien la mesure malfaisante que rien ne justifie. Alors que de 1952 à 1966, le S. M. I. G. a été majoré de 110 p. 100, le prix du merlan n'a bénéficié que d'une dérisoire augmentation de 9 p. 100.

**M. Emile Durieux.** Très bien !

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Puisse le Gouvernement ordonner dès que possible la levée de cette taxation que tous considèrent comme une urgente et incontestable nécessité économique et sociale. Cette mesure ne saurait être la seule d'ailleurs. Une attention toute particulière doit être apportée aux problèmes de commercialisation, dans le but de réduire l'écart existant entre les prix de débarquement et les prix de consommation, car il est scandaleux de constater des différences énormes entre le prix pratiqué à la consommation et le prix pratiqué à la vente à la criée dans les grands ports de pêche français.

Une autre mesure, également urgente, doit tendre à la limitation des importations en provenance de pays dans lesquels l'industrie des pêches bénéficie de coûts de production inférieurs aux nôtres. En 1966, nos importations de produits de la mer ont atteint le chiffre énorme de 282.122 tonnes pour une valeur de 628 millions de francs. Elles n'étaient que de 140.851 tonnes en 1955 pour 187 millions de valeur. Cette masse n'est pas sans

exercer une pression intolérable sur le niveau des prix du poisson français aggravant en outre, dans des proportions considérables, le déficit de notre balance commerciale « produits de la mer » en raison du taux réduit de nos exportations.

Il y a à un problème particulièrement grave pour l'avenir de nos armements à la pêche dont la rentabilité ne peut plus être assurée. Vous me répondez sans doute en évoquant les obligations qui découlent de la mise en place du Marché commun. Certes, je l'admets. Mais au moment où s'ouvre le Marché commun, il est indispensable que soient prises les mesures d'harmonisation des conditions de concurrence.

Où en sommes-nous de l'étude du règlement poissonnier entre les membres de la Communauté économique européenne ? C'est une question à laquelle la commission des affaires économiques souhaiterait avoir une réponse.

Voilà en ce qui concerne les importations en provenance des pays du Marché commun. Mais il y a aussi les pays tiers avec lesquels nous pouvons avoir des accords bilatéraux qu'il est possible de dénoncer. Or, des importations en provenance de ces pays tiers viennent perturber dans des proportions considérables le marché français.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que j'entends faire sur ce budget au nom de la commission des affaires économiques. J'ai cru pouvoir insister sur la partie concernant les pêches maritimes ayant volontairement laissé de côté certains aspects touchant la marine de commerce et la construction navale que notre distingué collègue, M. Lachèvre, avec sa compétence et son autorité, vous a exposés au cours de son rapport.

Les pêches maritimes, qui groupent plus de 40.000 marins navigants embarqués sur près de 14.000 navires représentant une valeur de l'ordre de 800 millions de francs, méritaient qu'on leur consacre quelques instants. En songeant à tous ces hommes qui accomplissent un dur métier, face à face chaque jour avec les périls les plus grands — un certain nombre d'entre eux ne viennent-ils pas, ces jours derniers, de disparaître sur deux navires qui se sont perdus, l'un dans la Manche et l'autre dans l'Atlantique ? — en songeant à eux nous voterons les crédits qui nous sont proposés mais en demandant vivement au Gouvernement de mettre en œuvre tous les moyens indispensables pour qu'une véritable politique de la marine marchande et des pêches maritimes soit instaurée en France. (*Applaudissements.*)

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

**M. Roger Delagnes.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, ne voulant pas importuner trop longtemps l'assemblée étant donné l'heure tardive, je serai très bref. Je veux néanmoins profiter de l'examen du budget de la marine marchande pour intervenir sur une question qui intéresse non seulement les pêcheurs de la côte méditerranéenne, mais aussi tous les pêcheurs de France. Je le fais très volontiers.

Je précise qu'il s'agit de nos modestes pêcheurs, de ceux qui ne possèdent qu'une petite barque qu'ils abritent dans un petit port, dans une calanque, ou bien qu'ils tirent tous les jours sur la plage là où il n'y a pas de port, comme dans la ville que j'administre. Ils se livrent à la pêche artisanale et ils vivent tant bien que mal plutôt mal que bien. Or, depuis plusieurs années, toute la côte méditerranéenne aussi bien que celle de l'Atlantique est systématiquement dévastée par de gros chalutiers qui, contrairement à tous les règlements en vigueur, ravagent nos fonds. Ces chalutiers violent délibérément la loi en naviguant en deçà des trois milles prévus.

Les textes en vigueur réglementant les pêches maritimes indiquent que « le chalutage à moins de trois milles de la côte est interdit par la loi du 9 janvier 1952, article 3, paragraphes I et II, et par l'arrêté ministériel du 2 juin 1964, article 3, modifié par l'arrêté ministériel du 21 avril 1965. Les infractions constatées sont réprimées par la loi du 9 janvier 1952 et par la loi du 28 mars 1928 ».

Vous comprendrez qu'en s'approchant très près des côtes ces chalutiers ravagent la partie desdites côtes réservée à nos modestes pêcheurs et dévastent les filets. Toutes les semaines je reçois des pêcheurs qui viennent me dire qu'on leur a dévasté pour 500 francs ou 1.000 francs de filets, que personne ne leur rembourse. C'est pour eux une perte sensible surtout quand on connaît les conditions de leur travail et le très peu d'argent qu'ils gagnent.

Maire d'une ville située au bord de la Méditerranée j'ai protesté en son temps auprès de l'administrateur de la marine marchande à Marseille. Il s'agissait à l'époque de M. l'adminis-

trateur en chef de première classe Georgelin. Voici la lettre qu'il m'écrivit le 27 avril 1964 :

« Vous avez bien voulu, par lettre du 20 avril 1964, attirer mon attention une nouvelle fois sur les ravages importants qui sont causés aux filets fixes des pêcheurs locaux par les chalutiers qui travaillent clandestinement dans les petits fonds côtiers.

« Ces violations répétées à la réglementation protectrice retiennent, soyez-en assuré, toute mon attention, non seulement par les préjudices qu'elles font subir aux pêcheurs des petits métiers mais par la destruction des immatures qu'entraîne la pratique du chalutage dans les zones de reproduction.

« Les administrateurs, chefs des quartiers de Martigues, Marseille et Sète, ont été alertés sur la nécessité de renforcer la surveillance et ont essayé de donner le maximum d'efficacité aux moyens réduits dont ils disposent. »

J'insiste sur l'expression « moyens réduits » car j'y reviendrai tout à l'heure. M. Georgelin poursuivait :

« Il ne faut pas se dissimuler cependant que ces moyens sont actuellement insuffisants pour exercer une surveillance parfaitement efficace et régulière. Les vedettes garde-pêche dont nous disposons sont anciennes, lentes, techniquement mal adaptées aux missions qu'elles devraient assurer.

« Je suis intervenu de très nombreuses fois auprès du département pour hâter la réalisation de ce programme et l'affectation à la direction de Marseille des unités modernes de surveillance que requiert le développement considérable de la pêche en Méditerranée.

« J'ai également attiré l'attention du procureur général sur les conséquences graves qu'entraîne une interprétation trop bienveillante des textes par les tribunaux répressifs en matière de délit de pêche », sans aucun résultat d'ailleurs.

« Un projet d'arrêté portant réglementation du chalutage vient d'être proposé avec l'accord de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes », etc...

Tout cela, c'est du bla, bla, bla.

En 1966, les faits se reproduisant régulièrement, j'ai à nouveau protesté et l'administrateur principal de l'inscription maritime, M. Janiaud, m'a répondu en ces termes :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai réservé toute mon attention à votre lettre du 11 août 1966 relative aux infractions commises dans le golfe des Saintes-Maries par des chalutiers qui exercent leurs activités à moins de trois milles de la côte provoquant des dégâts à la faune marine et causant, à l'occasion, des avaries aux filets fixes des pêcheurs riverains.

« En premier lieu, permettez-moi d'apporter une précision. Les propriétaires de ces chalutiers sont, non pas des étrangers, mais bien des pêcheurs de la région de Marseille et de Sète. Mais leurs équipages comportent fréquemment des matelots étrangers, le plus souvent italiens, ce qui est d'ailleurs autorisé sous certaines conditions par la réglementation en vigueur.

« Sur le fond même du problème — ce sont les mêmes termes qu'employait déjà M. Georgelin — je dois, hélas ! reconnaître que les moyens dont je dispose ne me permettent guère d'assurer une surveillance suivie et pleinement efficace de la zone considérée. En effet, par suite de la réduction par rapport aux années antérieures — notamment à l'année 1964 dont je parlais tout à l'heure — des délégations reçues sur les crédits budgétaires affectés aux indemnités de sortie en mer, je ne suis pas toujours en mesure de faire assurer par la vedette garde-pêche des sorties de durée suffisante pour assurer une surveillance soutenue de ce secteur éloigné de Martigues. Mes services n'ont pas manqué de faire ressortir les graves inconvénients de cette situation, mais celle-ci demeure inchangée. Je m'efforce de recourir à certains palliatifs, comme l'appel aux hélicoptères de la gendarmerie nationale, qui n'a pourtant pas dans ses attributions la surveillance des pêches. »

Devant cette protestation, dont la presse s'est fait l'écho, le syndicat national de la surveillance des pêches maritimes m'a écrit une lettre dont voici des extraits :

« La loi du 28 mars 1928 prévoit que, pour ce délit, la peine encourue va de deux à dix jours de prison et d'une amende de 54 à 1.080 francs.

« Savez-vous combien de délinquants, parmi les quatorze auxquels furent dressés les procès-verbaux dont il est fait état ci-dessus, ont encouru le minimum de la peine, je dis bien le « minimum » ? Aucun ! La peine encourue pour la majeure partie d'entre eux, parmi lesquels certains récidivistes, se solde

par une amende de trente francs. » Je précise : trente francs au lieu des cinquante-quatre francs prévus au taux minimum.

Autrement dit, les tribunaux se montrent d'une indulgence particulière vis-à-vis des chalutiers qui pêchent à moins de 3 milles de la côte.

La loi est violée puisque, malgré la législation établie, les délinquants bénéficient d'une amende inférieure au montant minimum de cinquante-quatre francs.

Je lis plus loin dans la lettre du syndicat national de la surveillance des pêches maritimes :

« Nous sommes, nous aussi, dans l'impossibilité de verbaliser tous les chalutiers qui approchent vos côtes, car la vedette elle-même n'est point un « racer des mers » nanti des derniers perfectionnements techniques, loin s'en faut.

« Savez-vous que cette unité ne possède ni radio, ni sondeur, alors même que la plupart des chalutiers délinquants sont équipés des plus modernes installations ? Ceci aussi devrait vous paraître intolérable et, votre intérêt pour la répression des délits de pêche étant si grand, vous inciter à intervenir fermement au cours des débats budgétaires, plus spécialement lorsqu'il s'agira des crédits à accorder à la marine marchande. » C'est ce que je fais aujourd'hui.

Voilà ce que je voulais vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat. Devant de tels faits, je vous demande d'affecter à l'administration de l'inscription maritime des crédits un peu plus importants, en tout cas suffisants pour lui permettre d'acheter au moins une vedette plus rapide que les chalutiers qu'elle est chargée de poursuivre et de verbaliser, et pour la mettre en mesure de faire respecter la loi et d'exercer une surveillance attentive de nos côtes de telle sorte que les moyens d'existence de nos pauvres petits pêcheurs locaux ne soient pas mis en cause.

Il n'est pas concevable que l'Etat ne puisse pas mettre au service de l'inscription maritime une vedette rapide et moderne susceptible de poursuivre les délinquants sur la côte méditerranéenne, à moins que le Gouvernement préfère encore ajouter aux chômeurs existants, qui sont déjà suffisamment nombreux, quantité d'inscrits maritimes qui passent leur vie en mer et contribuent au ravitaillement en poisson de nos stations balnéaires de la côte méditerranéenne.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, j'en ai terminé et je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements.*)

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

M. Léon David. La marine marchande est un instrument essentiel de notre commerce extérieur, dont la tendance s'accroît sans cesse. Est-elle en mesure d'y faire face ? La réponse pour nous est négative. En effet, si en 1960 notre flotte de commerce représentait 3,7 p. 100 du montant du tonnage mondial, ce chiffre est maintenant de 3,2 p. 100 et du cinquième rang nous sommes descendus au dixième.

La part du commerce extérieur de la France dans les échanges mondiaux étant de 6 p. 100, notre flotte assure la moitié environ de notre commerce international et 25 p. 100 seulement des exportations françaises se font sous pavillon français.

Une statistique générale de la direction des gens de mer révèle que le nombre d'officiers, de marins embarqués au commerce s'élevait, au 1<sup>er</sup> janvier 1966, à 40.460 et, au 1<sup>er</sup> janvier 1967, à 32.678, soit une diminution de 8.000 salariés, pendant qu'un tiers des effectifs des chantiers navals, soit 12.000 ouvriers et techniciens, ont abandonné leur emploi.

Je ferai connaître dans un instant nos réflexions au sujet de la construction navale.

Les perspectives gouvernementales et patronales laissent prévoir de nouveaux licenciements, hélas ! La situation, ainsi que nous le constatons, n'est pas florissante.

Au cours de la discussion de ce budget à l'Assemblée nationale, le groupe communiste intervenant précisait notre position sur les différents aspects du problème et les solutions valables. Je les résume simplement.

Il dénonçait le désarmement et la vente de navires, l'affrètement toujours croissant de navires étrangers sous la responsabilité des armateurs, avec l'agrément du Gouvernement. Il protestait contre la suppression de l'aide au cabotage et l'insuffisance d'aide et de mesures en faveur de la pêche industrielle et côtière — notre collègue Bardol interviendra à ce sujet dans un instant. Il faisait remarquer, au sujet de l'établissement national des

invalides, que la majoration accordée n'est qu'une simple mesure de régularisation et que le problème du rattrapage des pensions, créé par le décalage du salaire forfaitaire dû à la non-application de l'article 5, reste entier. Une nouvelle notion du salaire forfaitaire, serrant de plus près le salaire réel, reste toujours sans décision.

Avant de terminer, je veux ajouter quelques mots au sujet de la construction navale. J'ai été agréablement surpris par les déclarations orales de nos rapporteurs et à la lecture de leurs rapports écrits, nous indiquant que la France se trouvait aujourd'hui en troisième position, nous dit M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, et à la limite de la deuxième aussitôt après la Suède. Mais j'ai également été surpris par la différence entre le volume de nos commandes et celui de notre production. Si ces données sont exactes, et je le crois, je pense qu'il y a là matière à réflexion quant aux possibilités de nos chantiers.

Nous avons récemment fermé des chantiers et licencié de très nombreux travailleurs sous prétexte de crise dans la construction navale. C'était, à mon avis, un manque de perspective de notre Gouvernement, puisque nous voici en excellente place au point de vue des commandes. Cela appartient au passé ; mais aujourd'hui conserver cet écart entre nos commandes et notre chiffre de production prévu dans le V<sup>e</sup> Plan, m'apparaît comme une nouvelle erreur. Pourrions-nous faire face aux commandes de nos clients ? Ne se lasseront-ils pas et n'iront-ils pas faire construire leurs navires ailleurs ?

Il ne s'agit certes pas de se lancer aveuglément vers une reprise anarchique de nos moyens de construction, mais ne pas profiter d'une situation nouvelle favorable, laisser échapper l'occasion de redonner à notre industrie de la construction navale la place qu'elle a longtemps gardée, ce qui permettrait, tout au moins dans ce secteur, de donner du travail aux ouvriers, cadres et techniciens aujourd'hui sans emploi, n'est-ce pas la solution ?

Je ne sais ce qu'en pense le Gouvernement. Peut-être nous le dira-t-il dans un instant. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et au centre gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bardol, dernier orateur inscrit.

**M. Jean Bardol.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, messieurs, comme chaque année depuis neuf ans que je siége dans cette assemblée, mon intervention portera exclusivement sur nos pêches maritimes.

Notre pays remplit toutes les conditions géographiques, économiques, humaines, pour pouvoir disposer d'une puissante industrie des pêches. Il n'en est malheureusement rien. Non seulement la nôtre est insuffisante et ne se développe point, mais elle éprouve des difficultés à survivre.

Le Gouvernement se refuse à pratiquer une véritable politique des pêches alors que la plupart des pays du monde entier, conscients de son importance économique, développent leur flotte et leurs productions dans de grandes proportions.

La politique de notre Gouvernement est illustrée par le budget de 1968 puisque les subventions aux pêches maritimes, déjà faibles, tombent de 7.214.000 francs à 6.794.000 F, c'est-à-dire qu'elles subissent une diminution de 420.000 francs.

En dix ans, l'effectif des marins pêcheurs en France a diminué de 13 p. 100. La baisse affecte les trois sortes de pêches pratiquées : la pêche artisanale, la pêche industrielle et la grande pêche.

Notre flotte vieillit et ne se renouvelle pas au rythme voulu. Alors que le V<sup>e</sup> Plan s'était fixé un objectif modeste : la construction chaque année de 25.500 tonneaux — 20.000 pour la pêche industrielle et 5.500 pour la pêche artisanale — nous avons pris un retard considérable dès les premières années puisqu'on n'a même pas atteint le chiffre de 15.000 tonneaux.

Les importations massives de poissons en provenance des pays du Marché commun et des pays tiers sont la cause essentielle du marasme. Ces importations n'ont cessé d'augmenter au fur et à mesure que s'abaissaient les droits de douane. Car je veux signaler que si les importations en provenance des pays tiers se stabilisent, ce sont celles en provenance des pays du Marché commun, en particulier d'Allemagne, mais surtout de Belgique et des Pays-Bas, qui augmentent dans de fortes proportions.

Nous pouvons poser le problème : le Marché commun va-t-il sonner le glas de notre industrie des pêches ? Les importations des produits de la mer ont plus que doublé en dix ans : de 140.851 tonnes, en 1958, elles passent au chiffre record de 282.122 tonnes en 1966. Comme vient de le rappeler, voilà un instant, notre rapporteur, M. Yvon, elles représentent en volume

plus de la moitié de la production française et, en valeur, les deux tiers, 628 millions pour 953 millions.

Ces importations, dans le contexte politique actuel, ne cessent et ne cesseront d'augmenter. Il est bon de savoir que pour le premier semestre de 1967 elles ont encore progressé de 7,3 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1966, à savoir 93.700 tonnes contre 87.300 tonnes.

Les conséquences de cette politique sont extrêmement néfastes. C'est d'abord l'aggravation du déficit de notre balance commerciale qui a atteint 525 millions en 1966, c'est-à-dire qu'il a quasiment quintuplé depuis 1958. Le V<sup>e</sup> Plan prévoit que ce déficit atteindra 850 millions en 1970. Sait-on que le Gouvernement envisage un nouveau développement des importations pour leur faire atteindre, en valeur, d'ici à trois ans, le niveau de la production française ?

C'est proprement intolérable car ces importations massives provoquent un effondrement des cours à la production, sans aucune répercussion au stade de la consommation.

Je voudrais m'arrêter un instant sur cette question des cours qui est déterminante pour nos marins-pêcheurs.

Le prix moyen du kilogramme a encore baissé : de 1,60 franc en 1965, il est tombé à 1,58 franc en 1966. Chacun s'accorde à reconnaître, justement, que les prix agricoles à la production, pour ce qui concerne les produits de l'élevage, sont nettement insuffisants puisque, par rapport à 1955, leur indice en 1966 a oscillé entre 175 et 180. Que dire alors du prix du poisson au débarquement qui n'est qu'à l'indice 154 ! Par rapport à 1962 les prix du poisson à la production ont baissé de 3,5 p. 100. Comme les marins, monsieur le secrétaire d'Etat, sont rémunérés en fonction de la valeur du poisson débarqué, que ce soit selon le système des millièmes ou le système dit à la part, non seulement leur salaire réel, mais même leur salaire nominal a baissé. Avec la hausse des prix, on peut considérer que, depuis 1962, leur pouvoir d'achat a été amputé de 30 p. 100.

Dans de telles conditions, on comprend aisément la désaffection pour le métier de marin-pêcheur. En 1966, on ne comptait que 1.800 entrées dans le métier pour 3.680 sorties. Parmi les 3.680 sortants, 836 ont moins de vingt-cinq ans d'âge ; c'est ce qui est grave ! Des centaines de places restent disponibles dans les centres d'apprentissage maritime, faute de candidats.

Le Gouvernement a cru bon de créer une commission spéciale pour rechercher les causes de cette désaffection, ce qui n'était pas la peine. Ces causes sautent aux yeux : un métier extrêmement pénible, dangereux, une usure prématurée, la vie de famille sacrifiée, des possibilités de promotion infimes puisqu'il faut vingt ans de présence dans une catégorie pour pouvoir espérer passer à la catégorie supérieure, des pensions insuffisantes et, depuis quelques années, un salaire incertain et de moins en moins rémunérateur.

C'est pourquoi les marins-pêcheurs réclament fort justement un minimum garanti net de mille francs par mois. Ils demandent également que le repos qu'ils ne peuvent prendre à la mer compte tenu des nécessités du métier soit traduit en congé payé sur la base de cinq jours par mois.

Ce sont là, monsieur le secrétaire d'Etat, croyez-moi, des revendications qu'il faut satisfaire au plus vite si l'on ne veut voir, à brève échéance, désarmer nos navires faute d'équipage. La crise a également ses répercussions sur les industries annexes, en amont et en aval, provoquant le sous-emploi et les bas salaires.

La région boulonnaise compte avec les jeunes plus de 2.000 chômeurs réels. Dans les industries de la marée, conserves et salaisons, qui emploient plusieurs milliers de travailleurs et travailleuses, les salaires sont particulièrement bas pour un métier harassant. Peut-être ne le croiriez-vous pas mais je veux vous les citer ; jugez-en : les jeunes filles et jeunes gens de quinze à dix-huit ans gagnent de 1,27 franc à 1,69 de l'heure, les femmes de 2,11 francs à 2,17 francs et les hommes de 2,11 francs à 2,59 francs. Qui ne comprendrait pas le mécontentement et la colère qui règnent dans notre premier port de pêche ?

Le 1<sup>er</sup> juillet 1968 doit intervenir la suppression totale des droits de douane entre les pays du Marché commun. La situation de nos pêches maritimes risque alors de devenir catastrophique si des mesures ne sont pas prises d'urgence. La sauvegarde et l'extension de notre industrie de pêche commandent donc l'arrêt des exportations non complémentaires, l'octroi d'aides de l'Etat à l'exploitation, à la modernisation et à l'équipement, l'octroi de prêts à long terme à des taux inférieurs au taux actuel pour la pêche industrielle et la grande pêche, le développement de la propagande pour la consommation du poisson. Toutes ces choses, nous les disons et les répétons depuis des années.

Pour la pêche artisanale, nous demandons que le plafond des prêts soit relevé, que les crédits puissent couvrir 90 p. 100 de la valeur de bateaux et que le loyer de l'argent ne soit pas supérieur à 2 p. 100. La coopération doit être aidée puissamment. Nous ne sommes plus aux temps de la marine de Colbert. Il serait nécessaire également de porter le tonnage de 50 à 70 tonneaux. C'est un impératif en même temps qu'une condition de sécurité et de conditions de vie à bord, les navires artisanaux allant plus loin et restant plus longtemps en mer.

Dans un autre domaine, il est indispensable d'assainir le marché du poisson, en particulier par la réduction des marges bénéficiaires tout au long de la chaîne de distribution. Cela permettrait des justes prix rémunérateurs à la production et la stabilisation des prix à la consommation. Le Gouvernement ne semble pas s'engager dans cette voie, bien au contraire. En appliquant à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain, une T. V. A. de 6 p. 100 sur le poisson frais qui ne subissait qu'une taxe locale à l'arrivée de 2,75 p. 100, il va provoquer une nouvelle hausse des prix qui n'incitera pas au développement de la consommation.

Une autre mesure, plus grave encore, tout au moins pour le port de Boulogne-sur-Mer, nous permet de demander si le Gouvernement ne cherche pas à liquider une des branches de notre production, celle de la salaison saurissage. Non seulement les filets fumés, qui étaient taxés à 10 p. 100, le seront à 13, mais les kippers et les harengs saurs qui ne l'étaient pas du tout, seront également taxés à 13 p. 100. Ce ne sont pourtant pas là des filets de soles, mais il s'agit de produits types de large consommation populaire.

La mesure est d'autant plus inique, et on ne la comprend pas, que les opérations de désossage, de découpe, de salaison et de fumage de morceaux de viande n'entraînent qu'une T. V. A., bien suffisante d'ailleurs, de 6 p. 100. Jambon fumé à 6 p. 100 et harengs saurs fumés à 13 p. 100 ! (*Sourires.*) Avouez qu'il y a là plus qu'une anomalie !

Nous avons connu, il y a quelques années, à Boulogne, la guerre du hareng ; voulez-vous provoquer demain, monsieur le secrétaire d'Etat, la guerre du hareng saur ?

Toujours sur le plan commercial, il est inadmissible que puissent entrer et être vendus dans notre pays des produits de la mer dont la conservation et la présentation ont été améliorées par des produits chimiques, des antibiotiques, dont l'emploi est à juste titre interdit en France.

Il faut également assainir le marché au stade des Halles centrales de Paris et demain de Rungis. Les mandataires, comme vous le savez, deviennent propriétaires du poisson importé tandis que, pour les produits nationaux, ils ne font que recevoir une commission.

Dans de telles conditions, si une marchandise doit être laissée pour compte ou mise à la resserre, ce sera presque toujours la marchandise française.

Je terminerai par l'irritante question des pensions. Je dis bien « irritante », car nous attirons depuis des années, sans succès, l'attention du Gouvernement sur leur dégradation sans que remède y soit apporté.

Nous pensons à un quadruple problème : d'abord le rattrapage, la revalorisation des pensions pour l'ensemble des catégories, ensuite le relèvement des basses catégories, puis l'augmentation du taux de pension des veuves et, enfin, l'application de mesures propres à empêcher que ne se creuse un nouveau fossé, un nouveau décalage avec les salaires réels des marins en activité.

Pour le premier point, il est reconnu que les salaires forfaitaires devraient être revalorisés de 35 à 40 p. 100, selon les catégories, pour éliminer tout retard. Le Gouvernement ne tient toujours pas compte des conclusions de la commission Forner, pas plus qu'il n'applique correctement l'article 55.

Les basses catégories — et ce sera ma deuxième réflexion — sont particulièrement défavorisées. C'est pourquoi nous demandons avec insistance, pour les sept premières catégories, le reclassement d'une catégorie après dix ans de navigation et de deux catégories après vingt ans. Nous savons que le Gouvernement a fait enfin une partie du chemin, puisqu'il a accordé un reclassement d'une catégorie pour les marins de la troisième à la septième catégorie, dès lors qu'ils cotisent depuis vingt ans dans une catégorie.

Non seulement la mesure est très limitée, mais surtout elle ne s'applique pas aux marins déjà pensionnés, qui doivent continuer à vivre avec des retraites de misère. Ne nous dites surtout pas, comme une haute personnalité l'a déclaré à un congrès récent de pensionnés, que, sur le plan humain, il regrette que la mesure ne soit pas étendue aux pensionnés d'hier, mais que la législation des pensions s'y oppose ! Alors expliquez-nous pour-

quoi, en 1957, lorsqu'un surclassement d'une catégorie est intervenu pour les hautes catégories, de la seizième à la dix-neuvième, le bénéficiaire en a été accordé aux marins déjà pensionnés ?

Le troisième point que je désire traiter concerne les veuves des marins pêcheurs. La grande majorité d'entre elles doivent vivre, ou plutôt survivre, avec des pensions de l'ordre de 200 à 250 francs par mois, car leur mari était généralement de troisième ou de quatrième catégorie et ces pensions sont la plupart du temps, leur seule ressource du fait qu'aucun régime de retraite complémentaire n'existe pour les marins et leurs veuves.

Demander que la pension des veuves soit égale à 66 p. 100 au lieu de 50 p. 100 de celle que percevait ou aurait perçu leur mari, est une revendication modérée car les charges des veuves en ce qui concerne le logement, le chauffage, l'entretien, etc., sont aussi importantes que pour un ménage.

Mon dernier point a trait au rattrapage et au reclassement effectués. Il est nécessaire qu'ils ne soient pas remis en cause. A cette fin, comme l'a dit mon ami, M. David, il y a un instant, il faut que les salaires forfaitaires serrent les salaires réels au plus près.

Pour l'ensemble de raisons que je viens d'exprimer, le groupe communiste votera contre le budget de la marine marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

**M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'heure est avancée et vous serez certainement d'accord avec moi pour que, tout en répondant aux préoccupations de vos rapporteurs, M. Lachèvre, au nom de la commission des finances, et M. Yvon, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, et aux interventions de MM. Delagnes, David et Bardol, je laisse certaines questions abordées au cours de ce débat auxquelles, j'en prends l'engagement, une réponse écrite sera fournie.

Pour plus de clarté, je voudrais rapidement passer en revue les principales caractéristiques du budget de la marine marchande, regroupées en trois grands secteurs économiques : l'armement français, les pêches maritimes, la construction navale.

La situation de l'armement se présente sous un jour favorable, en particulier sur le plan de la modernisation de la flotte et de la composition des équipages. Notre retard a été comblé et les mouvements de salaires qui s'opèrent dans les grands pays maritimes traditionnels, si on les analyse sur deux ou trois ans, sont parallèles.

Reste le problème des pavillons de complaisance, avantagés par des différences de charges sociales et fiscales et dont la concurrence demeure très vive.

Tel est le contexte dans lequel doit se situer notre action. Celle-ci, grâce à l'aide à l'armement, à la prime de modernisation des cargos de ligne, a déjà eu des effets très positifs. C'est ainsi que les commandes enregistrées en 1966 avaient porté le tonnage en construction au tiers du tonnage en service. Le remboursement du versement forfaitaire sur les salaires, qui vient d'être décidé par le Gouvernement, nous permettra de renforcer cette action.

En outre, le budget qui vous est proposé arrête définitivement les autorisations de programme afférentes à la prime de modernisation des cargos de ligne, plafonnée à 12 p. 100, à une enveloppe globale de 100 millions, destinée à porter à 330.000 tonneaux le volume des cargos de ligne commandés au titre du V<sup>e</sup> Plan.

Permettez-moi de rappeler que l'aide à l'armement a été instituée par l'article 73 de la loi de finances du 21 décembre 1961 ; elle est attribuée à concurrence des deux tiers, selon des clés de répartition définies par l'administration, mais d'une manière automatique, à tous les navires affectés aux lignes et trafics soumis à concurrence internationale. Pour un tiers des crédits, elle constitue une aide spécifique — c'est le cas des pétroliers — ou des allocations complémentaires — c'est le cas de tous les autres navires — qui peuvent être attribuées aux lignes ou aux trafics comportant des difficultés particulières.

L'aménagement progressif de ce crédit, au cours des années, se justifie par la création de la prime de modernisation des cargos de ligne, par l'intervention des dispositions de l'article 69 de la loi de finances de 1961, par les dispositions prises concernant le versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les salaires des marins de commerce.

Vous avez pu noter, par ailleurs, la disparition de la ligne budgétaire concernant l'aide au cabotage. Je ferai observer que cette disposition avait été arrêtée par la loi de finances de 1967. Je ne conteste pas que certains problèmes continuent à se poser,

en particulier dans une perspective d'aménagement du territoire. Ceux-ci pourront être résolus, je l'espère, grâce au F. I. A. T. et à un complément au titre de l'aide à l'armement.

J'en viens maintenant, pour terminer cette partie de mon exposé, au cas des deux compagnies d'économie mixte dont a parlé votre rapporteur, M. Lachèvre.

A titre provisionnel, les contributions budgétaires au déficit de ces compagnies ont été plafonnées à 110 millions pour le budget de 1968, en attendant que soient passés les avenants aux conventions avec l'Etat. Les subventions définitives seront fixées en tenant compte des économies qui pourront intervenir dans la gestion des compagnies et de la révision éventuelle, actuellement à l'étude, de certains services. J'aimerais m'arrêter un instant sur ces deux points, qui m'apparaissent essentiels.

Les deux compagnies ont réalisé, ces dernières années, de gros efforts de rationalisation de leurs structures, d'amélioration de leur gestion et de coordination de leur activité dans les limites qui découlent des contraintes que leur imposent les accords contractuels les liant à l'Etat.

Mais il est bien certain que le développement de la concurrence, ainsi que la mutation dans les goûts et les besoins de la clientèle traditionnelle, impliquent une révision profonde de leurs activités, certains secteurs devant s'effacer progressivement au profit d'autres en expansion et répondant mieux aux exigences du transport moderne. Dans cette perspective, a été mise à l'étude la révision des conditions dans lesquelles sont exercés certains services de ces compagnies.

Le Gouvernement examinera les conclusions de cette étude, à la fois dans ses implications et dans ses incidences sociales. Des dotations en capital pourront alors être allouées aux compagnies pour leur permettre de s'équiper, de se moderniser et d'évoluer dans le sens souhaitable.

Je passe aux pêches maritimes. L'industrie des pêches maritimes, bien qu'en constant développement, est aux prises avec certaines difficultés qui résultent, notamment, de l'appauvrissement des fonds, de la transformation des procédés et matériels de pêche, ainsi que d'une âpre concurrence étrangère.

L'action que le Gouvernement poursuit pour pallier les conséquences de cette situation est axée sur trois volets : protection et contrôle des fonds de pêche ; amélioration de la productivité du navire ; revalorisation des produits au débarquement.

La surexploitation des fonds de pêche ne peut trouver de solution que dans l'adoption, sur le plan national et international, de mesures de protection adaptées.

A M. le sénateur Delagnes, je répondrai que, sur le plan national, le Gouvernement étudie la création de cantonnements dans le golfe de Gascogne et dans la mer du Nord et poursuit l'élaboration de textes visant à interdire le chalutage côtier en étendant notre juridiction en la matière de trois à douze milles.

La protection des fonds devient l'objet des préoccupations majeures des organismes internationaux qui, devant l'aggravation du danger créé par la surexploitation, étudient les moyens d'assurer un meilleur contrôle.

L'amélioration de la productivité des navires doit être obtenue à la fois par le développement de la recherche scientifique, la vulgarisation technique, l'amélioration de la formation professionnelle et la modernisation de la flotte de pêche et des structures d'exploitation.

Les crédits prévus au titre de la recherche doivent permettre l'achèvement de la construction de l'établissement central de l'institut de Nantes, celle du laboratoire de Sète et la mise en service des laboratoires de La Trinité-sur-Mer et de Saint-Pierre et Miquelon.

Pour la formation professionnelle des marins pêcheurs, les mesures envisagées permettront la construction d'un chalutier-école de 42 mètres, le relèvement du montant mensuel des bourses de promotion sociale et la poursuite de la politique de promotion et d'orientation.

En ce qui concerne la modernisation de la flotte, les crédits prévus pour 1968 permettront d'accroître sensiblement le volume du tonnage à construire. Celui-ci pourrait être porté à 12.000 ou 13.000 tonneaux, soit le double du programme de 1967.

Dans le domaine de la pêche artisanale, les mesures prévues permettront de poursuivre l'aide à la modernisation de la flotte au moyen des crédits du plan de relance, dont l'action vise à favoriser à la fois la vulgarisation des techniques de pêche, la réalisation d'opérations-pilotes et la mise en place de structures et d'équipements à portée collective, notamment dans le cadre coopératif.

L'organisation des marchés du poisson, amorcée en 1965 dans les ports industriels du Nord et étendue en 1966 au littoral breton, a été complétée, en 1967, par la mise en place d'un troisième fonds régional d'organisation du marché couvrant le littoral du Sud-Ouest.

Les crédits prévus pour 1968 permettront d'appuyer et de renforcer l'effort financier de la profession par une politique d'organisation qui vise à favoriser une meilleure adaptation de la production, à assurer un relèvement des prix à la production et à stimuler le développement du marché. Bien que la mise en place des fonds régionaux d'organisation du marché soit encore récente, les résultats déjà obtenus sont très encourageants. A coup sûr, monsieur Bardol, ils permettront d'améliorer le sort de ceux qui vivent de la mer.

Enfin la réorganisation des circuits de distribution du poisson se poursuit.

Je voudrais, pour en terminer avec les pêches maritimes et répondre à M. le sénateur Yvon, évoquer rapidement le dossier européen. Le projet de règlement élaboré par la Commission n'a pas encore été transmis aux six gouvernements ; toutefois, je crois savoir que celle-ci pourra terminer ses travaux vers la fin de l'année. J'ajoute que la période transitoire sera prolongée après le 1<sup>er</sup> juillet 1968 si le règlement n'était pas adopté par le Conseil à cette date. Le marché unique ne sera créé que lorsque ce règlement sera mis en vigueur.

En ce qui concerne la construction navale, avec les 2.300.000 tonneaux en commande dans les grands chantiers, nous nous situons, fait exceptionnel, à la troisième place dans le monde, à quelque 100.000 tonneaux de la Suède, mais encore très loin du Japon. La politique suivie par le Gouvernement depuis 1962 a donc porté ses fruits et, en particulier, elle a permis de franchir la grave crise de commandes qui a sévi de 1964 à 1966.

Avec l'aide des pouvoirs publics, de vastes programmes d'investissements productifs ont été engagés, en particulier aux chantiers de Saint-Nazaire et de La Ciotat, programmes qui permettront à cette industrie de construire de très grands navires pour lesquels il ne serait pas concevable que la France soit exclusivement importatrice. Il semble donc que nous soyons armés aujourd'hui pour faire face à l'avenir.

Cela étant, le budget qui vous est présenté au titre de l'aide à la construction navale a été calculé, contrairement aux années précédentes, en fonction d'un carnet de commandes réel et non pas en fonction de carnets commandes supputés ; c'est donc un budget réaliste, d'ailleurs conforme à nos engagements vis-à-vis de la Communauté économique européenne. C'est aussi un budget de transition qui ne préjuge en rien la décision que le Gouvernement prendra en ce qui concerne l'objectif de production des chantiers à partir de 1969.

J'aimerais, en conclusion, abandonner ici la technique pour retrouver les problèmes humains. Vous parlant des chantiers, des compagnies maritimes, des entreprises de pêche, j'ai constamment présente à l'esprit la situation des ouvriers, des marins, des pêcheurs, qui apportent toute leur ardeur et leurs qualités au succès et au développement de ces entreprises. Si notre souci est bien d'aider ces activités à franchir les caps difficiles ou à les orienter dans les voies les plus productives, il est aussi et avant tout de faire en sorte que tous ces hommes qui vivent de la mer puissent bénéficier, pour eux-mêmes et leurs enfants, des mutations qui nous cherchons à maîtriser dans un monde où la compétition est sans cesse plus âpre.

**M. Léon David.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. David pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Léon David.** Je viens d'écouter attentivement M. le secrétaire d'Etat, en particulier la dernière partie de son exposé, et je voudrais lui demander d'insister auprès des ses collègues du Gouvernement pour obtenir la suppression des zones d'abattement de salaires. Sachez qu'un dessinateur-projeteur au premier échelon qui quitte l'industrie de la région parisienne pour aller travailler aux chantiers navals de La Ciotat, dont le tonnage construit est en augmentation très sensible, gagne 5.000 francs de moins par an !

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits concernant la section III, Marine marchande, du ministère des transports qui figurent aux états B et C respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Monsieur le président, je demande que le vote sur ces crédits soit réservé jusqu'à l'examen des articles additionnels proposés par la commission des finances.

**M. le président.** La réserve demandée par la commission est de droit.

Je vais donc appeler d'abord les amendements tendant à introduire des articles additionnels dans le projet de loi de finances.

[Après l'article 75 bis.]

Par amendement n° 69, MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances, proposent d'insérer, après l'article 75 bis, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les rémunérations payées par les entreprises de navigation au commerce aux membres de leur personnel navigant sont exonérées, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968, de la taxe de 5 p. 100 sur les salaires.

« A concurrence de la perte de recette qui pourrait en résulter pour les collectivités locales, les crédits nécessaires seront inscrits au budget des charges communes à compter du présent exercice ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Monsieur le président, cet article additionnel a pour objet d'enlever tout caractère de subvention à l'amendement n° 16 déposé par le Gouvernement devant l'Assemblée nationale.

J'ai dit à la tribune les raisons pour lesquelles votre commission des finances était résolument hostile — après des engagements aussi solennels que ceux qui apparaissent, notamment, dans une lettre du 4 octobre 1965 signée par le chef de l'Etat — à la méthode qui consiste à dire aux armateurs : vous n'aurez plus la charge de l'impôt sur les salaires, car vous le paierez avec l'argent que l'Etat vous donnera, comme il le fait pour vous aider à supporter la charge de l'article 79 du code du travail maritime, comme il le fait encore pour l'aide à l'armement et comme il le fait depuis plus longtemps pour l'aide à la construction navale !

Je n'accepterai plus jamais cela, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est un autre rapporteur qui le fera le cas échéant ! Il y a seize ans aujourd'hui qu'à cette tribune je défends notre pavillon et je n'ai jamais prétendu pour autant que l'armement français devait être placé systématiquement et constamment à l'Assistance publique !

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Je me refuse à prolonger cette situation intolérable.

Cet article 75 bis a été rédigé pour éviter qu'en raison de l'affectation de l'impôt cédulaire aux collectivités locales aucune perte de recettes ne puisse être invoquée.

Le problème, d'ailleurs, n'est pas si simple et je demande à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur — que j'ai la chance d'avoir devant moi à défaut du ministre responsable de la marine marchande dont j'ai parfois l'impression, et encore aujourd'hui, d'être obligé de tenir le langage pour défendre à la place qu'il devrait occuper la marine marchande — de ne pas oublier que l'affectation de l'impôt cédulaire aux communes a été décidée comme compensation à la suppression de la taxe locale.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes ici dans un domaine spécifique où une perte de recettes ne peut être invoquée car jamais l'affrètement d'un navire ou un transport maritime quelconque n'a donné lieu à perception de la taxe locale, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle toutes nos activités maritimes restent aujourd'hui en dehors de la taxe sur la valeur ajoutée.

Nous demandons donc que le problème soit réglé au sein du budget des charges communes ; nous souhaitons qu'une navette s'engage et que, dans les jours qui restent, ce différend soit aplani.

Vous pourriez être tenté, monsieur le secrétaire d'Etat, de rechercher dans la procédure le moyen d'écarter notre amendement. Ne le faites pas, ne prenez pas cette responsabilité, même si, dans ce domaine si particulier que vous abordez sans doute pour la première fois de votre carrière ministérielle, on vous conseille de le faire ! La procédure, en la circonstance, ne serait pas opposée au Sénat, mais à tous ceux qui, aux plus hauts postes de l'Etat, se sont penchés sur ce problème et ont engagé une parole qui ne peut être mise en cause aujourd'hui,

alors que des conditions posées sont remplies. Certaines paroles s'envolent, mais des écrits restent !

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je demande au Sénat de voter notre amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Je voudrais tout d'abord dire à M. le rapporteur que le Gouvernement, pour des raisons de principe, ne peut accepter l'exonération. Le versement forfaitaire sur les salaires est un impôt dont la généralité ne souffre aucune exception.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Sauf l'article 531.

**M. le secrétaire d'Etat.** C'est la raison pour laquelle le Gouvernement l'a affecté aux collectivités locales en remplacement de la taxe locale à l'occasion de la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires. Exonérer une catégorie sociale de ce versement est contraire aux principes posés, même si les collectivités locales sont dédommagées par le budget de l'Etat de la perte de recettes correspondantes.

Noous ne pouvons accepter l'amendement qui est présenté par vous-même et par M. Pellenc, au nom de la commission des finances, malgré tous les arguments que nous avons entendu, développer, parce qu'il a pour conséquence, vous le savez bien, de diminuer les ressources et d'augmenter les charges.

En conséquence, monsieur le président, le Gouvernement est obligé d'opposer l'article 40 de la Constitution.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 40 ? Monsieur Coudé du Foresto ?

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Je laisse la parole à M. Lachèvre, pour répondre à ma place au nom de la commission des finances.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Monsieur le président, j'ai essayé de faire comprendre clairement au Sénat que l'on pourrait nous opposer la procédure, et c'est bien évidemment l'article 40 qui était dans mon esprit. Je dois dire, et dire nettement, que l'article 40 est opposable en effet, mais que l'initiative qui a été prise par le Gouvernement d'introduire, dans les conditions que j'ai rappelées tout à l'heure à la tribune et à l'occasion du vote devant l'Assemblée nationale, sans aucun débat, une mesure aussi importante pour l'avenir de notre pavillon méritait au moins une discussion, et que cette discussion se poursuivra.

Je déclare, au nom de la commission des finances, que l'article 40 de la Constitution est opposable, mais que l'application de cet article met fin du même coup à cette discussion.

En conséquence, la commission des finances retire les amendements n° 70 et 68.

Je vous demanderai, monsieur le président, de me donner la parole sur le titre IV quand il viendra en discussion.

**M. le président.** L'article 40 de la Constitution étant déclaré applicable par la commission des finances, l'amendement n° 69 n'est pas recevable.

MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances, avaient, en effet, présenté un amendement n° 70, tendant, après l'article 75 bis, à insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 73 de la loi de finances 1962 est modifié comme suit :

« Art. 73. — Les crédits ouverts pour l'armement naval seront attribués pour les navires appartenant à des entreprises françaises affectés aux lignes et trafics soumis à la concurrence internationale.

« Ils ne pourront avoir un caractère discriminatoire.

« Les navires affectés aux lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte ou à des trafics bénéficiant du monopole de pavillon ne pourront être tributaires de ces allocations.

« A compter de 1968, la totalité des crédits disponibles sera attribuée aux navires français affectés aux trafics ou aux lignes comportant des difficultés particulières. »

Comme M. Lachèvre vient de le déclarer, cet amendement est retiré.

Je donne maintenant lecture des crédits :

ETAT B

(Mesures nouvelles).

« Titre III : plus 1.959.640 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

**M. le président.** « Titre IV : plus 18.673.754 F. »

Par amendement n° 68, MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances, avaient proposé de réduire ce crédit de 31 millions de francs.

Cet amendement étant retiré, je donne la parole à M. Lachèvre qui me l'avait demandé sur ce titre.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Mes chers collègues, je demande au Sénat de bien vouloir repousser le titre IV pour que nous puissions engager la navette de cette façon, puisque le Gouvernement nous a interdit de l'engager de la façon que j'avais imaginée au début.

Je vous remercie d'avance, mes chers collègues, de la confiance que vous voudrez bien faire à votre rapporteur dans cette circonstance.

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

Je mets aux voix le crédit du titre IV.

(Ce crédit n'est pas adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

**M. le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, plus 9.960.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 3.353.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, plus 298 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 94.698.000 F. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

Jeunesse et sports.

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de la jeunesse et des sports.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'examen de ce deuxième budget propre au ministère de la jeunesse et des sports se situe dans un contexte particulier entre deux événements dont l'importance aurait justifié qu'il soit plus spectaculaire : d'abord le grand débat sur les problèmes de la jeunesse qui s'est instauré en mai 1967 ; ensuite l'année olympique.

Le budget est, avant tout, l'outil qui doit servir à la réalisation d'une politique. Cette nouvelle politique a été annoncée par le ministre de la jeunesse et des sports dans son discours du 23 mai dernier. Cependant, elle nous semble insuffisamment traduite sur le plan financier par la faiblesse de certains crédits. L'ensemble des dépenses s'élève à 965 millions et représente une augmentation de 6,4 p. 100. Cette augmentation nous apparaît comme assez modérée et résulte du faible taux de croissance des crédits d'interventions publiques — plus 2,9 p. 100 —

et des dépenses d'équipement qui sont de l'ordre de plus 3 p. 100, puisque, avec plus de 422 millions de francs, les moyens des services progressent d'une année sur l'autre de 11,2 p. 100, soit au même rythme que dans les autres administrations.

La plus grande part des mesures nouvelles concerne les dépenses de personnel. En effet, 1.180 emplois de personnel enseignant seront créés en 1968. Cet effort devra être intensifié dans les prochains budgets afin de permettre d'obtenir enfin le rapport souhaitable d'un maître pour 150 élèves, alors qu'actuellement nous ne disposons que d'un enseignant pour 197 élèves. Cet effort est indispensable si vous voulez combler le retard que nous avons pris durant les trois premières années du Plan, les besoins en ayant été recensés par la commission spécialisée du V° Plan présidée par M. Lasry.

Cela ne paraît pas impossible puisque nous pouvons constater un véritable accroissement du nombre des candidats tant au niveau des maîtres d'éducation physique qu'à celui des professeurs.

C'est avec plaisir que nous notons la majoration de 700.000 francs de la dotation pour heures supplémentaires et la création de 362 mois-traitement pour les maîtres auxiliaires saisonniers. Ceux-ci, qui enseignent soit le ski, soit la natation sur les lieux de vacances, constituent des éléments non négligeables susceptibles de favoriser l'animation des groupes de jeunes.

L'augmentation d'environ cinq millions de francs que l'on relève pour les interventions publiques est entièrement absorbée, d'une façon fort inégale d'ailleurs, par trois catégories d'actions. L'effort porte en priorité sur les activités sportives et notamment sur la préparation des Jeux olympiques d'hiver de Grenoble et la participation de nos représentants à ces jeux ainsi qu'aux jeux d'été de Mexico. C'est un crédit de 29 millions de francs qui est accordé. Les dotations de l'espèce ne sont pas renouvelables, mais elles ne pèsent pas moins lourdement sur le budget de 1968.

Cela peut paraître énorme, mais cette charge est la conséquence normale de notre engagement d'assumer l'organisation de ces jeux olympiques d'hiver. En fait, compte tenu du retentissement qu'ils auront dans notre pays, surtout si les équipes françaises remportent les succès auxquels elles nous ont habitués, cette opération constitue une telle émulation parmi nos jeunes que la dépense ne pourra paraître à personne trop élevée.

Il ne faut pas oublier que le sport est un phénomène social caractéristique à notre époque. Apanage d'une minorité de privilégiés il y a quelques décennies, il a pris une extension croissante et pénètre de nouveaux milieux sociaux, même ceux qui traditionnellement lui demeuraient réticents ou hostiles. Même au dehors des frontières, les confrontations sportives se multiplient. Des pays jeunes, en voie de développement, y trouvent des occasions d'affrontement et quelquefois de victoires sur des pays de vieille civilisation qui les avaient initiés au sport. Le sport est devenu incontestablement un moyen efficace de relations internationales, quelquefois même le seul trait d'union entre des pays d'idéologies opposées. Pour cette raison essentielle d'harmonie mondiale et d'esprit de compétition sportive, la venue des athlètes à Grenoble est une heureuse initiative.

Bien sûr il est fort regrettable que le coût initial de cette opération ait été sous-évalué lorsque la ville de Grenoble posa sa candidature. En effet, le déroulement de cette opération se serait résolu avec plus de sérénité si l'on avait connu avec plus de précision les crédits nécessaires à une telle organisation.

A ce propos, je voudrais vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si le Gouvernement, qui ne peut méconnaître les difficultés posées aux collectivités locales intéressées, a envisagé des mécanismes nouveaux pour alléger les charges énormes qui vont peser sur ces municipalités, les jeux terminés.

Ce ministère, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas seulement celui des sports, il est aussi celui de la jeunesse. C'est pourquoi je remarque, avec un plaisir mêlé d'une certaine inquiétude, qu'une majoration de 800.000 francs a été accordée pour la formation des animateurs de maisons de jeunes. Or, vous le savez bien, les animateurs bénévoles se font de plus en plus rares. Aussi, vous faudra-t-il bien envisager dans un avenir proche la création d'un corps d'animateurs professionnels pour lesquels il est urgent de définir un statut. Il est évident que l'organisation et l'animation de ces maisons de jeunes, attendue avec impatience par ceux-ci, doit retenir toute votre attention car, sans un corps d'animateurs permanents, les maisons de jeunes sont vouées à l'échec à plus ou moins brève échéance car elles deviendront rapidement des corps sans âme, des cadres vides.

Nous regrettons que l'effort financier consenti en faveur des Jeux de Grenoble ne vous ait pas permis d'augmenter les dotations de l'éducation populaire, des colonies de vacances, des bourses d'étude et de voyage. Il est hélas ! bien évident que, compte tenu des hausses de prix, ces moyens d'action enregistrent une diminution. Elle sera même sévère pour l'éducation populaire puisque les subventions que perçoivent les associations se traduisent finalement en traitements — non seulement il ne sera pas possible de majorer les salaires des animateurs en place, mais encore il est interdit d'en recruter de nouveaux — alors que chaque année, grâce à votre loi de programme d'ailleurs, de nouvelles maisons de jeunes sortent de terre. Votre commission des finances a été tellement sensible à ce problème qu'elle m'a chargé de défendre un amendement tendant à supprimer les dotations pour l'éducation populaire afin de manifester son désaccord sur la politique du Gouvernement en la matière.

J'en viens maintenant aux dépenses en capital. Les autorisations de programme s'élèvent à 425 millions et les crédits de paiement à 375 millions. Ces dotations permettent l'exécution tant bien que mal de la loi de programme et du V<sup>e</sup> Plan, bien que ce dernier ne soit exécuté qu'à 50 p. 100 de son montant au bout de trois ans et qu'il existe d'importantes distorsions entre les régions. Un crédit de 25 millions est destiné à financer la première tranche de l'opération « Mille clubs de jeunes ». Cette très belle initiative du ministère sera sans nul doute suivie par tous avec un réel intérêt.

Voilà dans toute sa rigueur, tel qu'il se présente, ce budget en modeste augmentation. Bien sûr, il est hypothéqué par le choix sportif que nous avons fait d'accepter les Jeux olympiques d'hiver sur notre sol. Maintenant, il est de notre devoir que ceux-ci se déroulent dans une parfaite organisation et que les athlètes mondiaux trouvent les équipements et l'accueil qu'ils sont en droit d'espérer d'une grande nation comme la nôtre.

Nous espérons que les performances de nos athlètes apporteront à notre jeunesse l'émulation que nous en attendons. Moyen d'éducation complet de la jeunesse, la pratique régulière du sport retarde sensiblement l'âge de la sénescence, la jeunesse d'un pays se doit d'être saine et forte d'un enseignement pratiqué au sein de la nation. Nous espérons aussi et surtout que les prochains budgets mettront l'accent, non seulement sur les activités sportives de cette jeunesse, mais également sur l'éducation populaire, complément indispensable de l'éducation physique si l'on veut une jeunesse saine sur le plan physique et sur le plan moral, bref si l'on veut éviter de peupler les hôpitaux et les prisons. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean Noury, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il y a un an, le 21 novembre 1966, le ministre de la jeunesse et des sports était, comme ce soir, absent d'un débat important où furent évoqués les difficiles problèmes de la jeunesse et recherchés les meilleurs moyens de la bien servir. Son porte-parole, M. Habib-Deloncle, secrétaire d'Etat, déclarait alors en son nom :

« L'analyse sommaire du budget de 1967, à laquelle je viens ainsi de me livrer, peut, certes, conduire à estimer que les moyens mis à la disposition du nouveau ministère de la jeunesse et des sports ne sont qu'en modeste augmentation par rapport à ceux des années précédentes. Mais je tiens à préciser que, par souci d'honnêteté et de sérieux, il n'a pas paru opportun ni possible de demander des crédits beaucoup plus importants tant que les conclusions de l'enquête en cours auprès des jeunes et le bilan que présentera le Livre blanc de la jeunesse ne seront pas connus.

« Le budget, ajoutait-il, doit donc être considéré comme un budget de préparation, un budget d'attente et j'ai la conviction que ce nouveau ministère disposera ainsi, en 1967, d'un budget honnêtement évalué, ce qui constituera à la fois un solide instrument de travail et une plate-forme pour de nouveaux départs. »

Parce que le ministère de la jeunesse et des sports venait d'être créé, nous avons accepté l'an dernier un budget assez pauvre dans l'ensemble, mais placé par le ministre lui-même sous le signe de la « préparation d'une plate-forme pour de nouveaux départs », c'est-à-dire sous le signe de l'espoir. Les conclusions de l'enquête auprès des jeunes sont connues ; l'argument tombe, mais l'espoir fait aujourd'hui place à la déception.

Quelle que soit notre orientation politique, nous sommes tous ici attachés profondément à la jeunesse, comme vous l'êtes vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, et comme l'est le ministre

de la jeunesse et des sports, avec l'équipe de hauts fonctionnaires qui vous entoure. Nous aimerions ensemble exprimer notre satisfaction à l'égard d'un budget dégageant enfin les importants moyens nécessaires à la formation et au traitement des cadres et des animateurs.

J'aimerais pouvoir proposer au Sénat avec enthousiasme, au nom de notre commission des affaires culturelles, d'approuver un budget d'expansion. Ce budget est, hélas ! un second budget d'attente et l'enthousiasme manque. Il est apparemment en légère augmentation sur celui de 1967, puisque pour la première fois il dépasse le milliard de francs.

En réalité, il n'accroît pas sensiblement les moyens de 1967, avec cette circonstance particulièrement dangereuse pour la formation des animateurs et le bon fonctionnement des organisations de jeunesse qu'au chapitre des interventions publiques la quasi-totalité des mesures nouvelles sont destinées à l'organisation des jeux olympiques d'hiver.

Dans le temps qui m'est réservé à cette heure avancée, je dois faire un choix difficile parmi nombre de sujets intéressants, passionnants même, comme tous ceux qui traitent des affaires de jeunesse. J'insisterai cette année dans mon rapport oral sur quatre chapitres : encadrement, équipement, enseignement et éducation physique à l'école au niveau du premier degré, sport de masse et sport de prestige. Vous voudrez bien, mes chers collègues, pour les autres questions qui vous intéresseraient, vous reporter à mon rapport écrit.

En ce qui concerne le personnel, les mesures nouvelles portent sur 1.180 créations de postes d'enseignants et 27 postes nouveaux de personnel de service. Elles ne permettront certainement pas d'améliorer sensiblement la situation de l'enseignement de l'éducation physique et sportive dans les établissements scolaires universitaires : un professeur pour 300 élèves environ !

Dans l'enseignement supérieur, le rapport maîtres-élèves est encore moins favorable que l'année dernière : un maître pour 1.410 étudiants. Vous trouverez, dans mon rapport écrit, un tableau qui vous permettra de vous rendre compte de l'importance des effectifs scolaires et universitaires nouveaux : 351.000 pour le seul secteur public. Seuls les effectifs des classes primaires élémentaires sont en diminution. La progression relativement la plus forte est celle des universités dont les effectifs sont supérieurs de 40.000 unités à ceux de l'année 1966-1967. Les collèges d'enseignement secondaire voient le nombre des élèves qui leur sont confiés s'accroître d'une façon spectaculaire, puisqu'ils passent de 351.000 à 519.000.

Ces chiffres mesurent l'importance des besoins nouveaux, nés de la progression démographique et de l'élévation du taux de scolarisation. Il n'était pas répondu d'une façon satisfaisante aux besoins anciens ; il ne sera pas davantage répondu d'une manière acceptable aux besoins nouveaux.

En ce qui concerne les équipements, votre commission a constamment appelé l'attention sur l'insuffisance de l'infrastructure qui est de nature à freiner toute amélioration sérieuse de la composition du programme scolaire.

Bien que je constate les progrès qui ont été accomplis, je ferai sur ce chapitre trois observations importantes.

En ce qui concerne d'abord le secteur non scolaire, les autorisations de programme — 202 millions — restent inférieures à la tranche prévue à l'échéancier établi par le secrétaire d'Etat au budget de 1965. Déjà, en 1967, la dotation était inférieure de 1.500.000 francs au chiffre prévu ; en 1968, la différence s'accroît et elle atteint 13 millions. Compte tenu de la dépréciation monétaire, il est certain que le ministère disposera en autorisation de programme de crédits inférieurs à ceux qui étaient prévus par la loi de programme, inférieurs aussi aux crédits dont il disposait en 1965.

Ma deuxième remarque a trait au secteur scolaire et universitaire qui, comme on le sait, est resté en dehors du champ d'application de la loi de programme. Le plan prévoit pour lui 1.400 millions de francs ; la moyenne annuelle est donc de 280 millions. Or, les sommes inscrites au budget de 1968 sont inférieures de 55 millions à ce chiffre. La différence est considérable : 19,6 p. 100.

La situation est un peu moins mauvaise que l'année dernière où la différence entre les crédits accordés et la moyenne était de 70.500.000 francs, mais nous sommes au milieu de la période d'exécution du plan et la dotation devrait correspondre à la moyenne annuelle.

Ma troisième observation porte sur le retard de la construction des installations d'éducation physique et sportive dans le secteur scolaire. Il est pour votre commission un grave sujet de

préoccupation car on construit toujours des établissements scolaires sans les équipements sportifs correspondants et exigés cependant par la loi.

Le cas des nouveaux C. E. S. est frappant à cet égard. Ceux-ci se construisent rapidement ; mais, seuf quelques rares exceptions, ils ne bénéficient d'aucune installation sportive car la décision de leur création a été prise postérieurement à la ventilation des crédits de la deuxième loi de programme, ce qui a pour néfaste résultat d'empêcher une importante fraction d'enfants de onze à quatorze ans de bénéficier de l'enseignement de l'éducation physique et sportive dans des conditions matérielles acceptables.

Je serais heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, et le Sénat le serait avec moi, de connaître les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre pour remédier à cette situation désastreuse. Faudra-t-il attendre le vote d'une troisième loi de programme en 1970 pour dégager les crédits nécessaires ?

J'en arrive aux quatrième et cinquième points de cet exposé : l'enseignement de l'éducation physique au niveau du premier degré, sport de masse et sport de prestige. Quels moyens faut-il employer pour que notre pays devienne la nation sportive qu'elle n'est pas ? Quel rang doit-on réserver à la haute compétition physique dans la vie nationale ?

Sur cette première question, nous pensons que notre pays ne peut devenir une nation sportive que par le développement de l'enseignement de l'éducation physique à l'école primaire. Nous n'avons jamais rendu responsable l'instituteur des défaillances de l'école dans le domaine de l'éducation physique.

Nous savons, en effet, qu'il est le plus souvent prisonnier des méthodes traditionnelles d'une école « intellectualiste » dans laquelle l'éducation physique et sportive est un facteur accessoire gênant, sinon inutile.

On continue d'oublier — on a eu raison de l'écrire — que l'attention de l'enfant a des limites et qu'il a besoin de détente et d'activité physique plus encore que les adultes. Les cours de récréation sont insuffisantes, inadaptées aux exigences modernes. On continue à construire des écoles sans terrains de jeu. La conséquence est inéluctable : trop d'enfants ne peuvent pas jouer autant qu'il le faudrait et, ce qui est plus grave, ne désirent pas jouer. Que de chemin reste à parcourir pour redresser une telle situation !

Sans doute, ces brèves observations sur un vaste et délicat problème apparaîtront-elles excessives aux yeux de certains parce que, à grand renfort de publicité — presse parlée, presse écrite, télévision — on célèbre les exploits incontestés et incontestables, sauf en cas de dopage, de quelques champions et que cela semble satisfaire l'ensemble des Français, intéressés, flattés, mais dont l'attention est ainsi écartée du véritable problème : celui de l'éducation physique et de l'initiation sportive de l'enfant à l'école primaire.

Aussi longtemps que l'on voudra considérer l'enseignement de l'éducation physique comme accessoire, il faudra bien se contenter, malgré les sacrifices consentis, les dévouements admirables d'une légion d'instituteurs et de dirigeants, des succès de quelques vedettes dont on célèbre le culte, moyen commode et efficace de dissimuler les faiblesses de la base.

Dans sa circulaire du 10 septembre 1959, le ministère de l'éducation nationale et le haut commissariat à la jeunesse et aux sports ont notamment posé le principe suivant : l'instituteur doit assurer l'enseignement de l'éducation physique à l'école primaire sous le contrôle de l'inspecteur primaire.

Si l'on admet que l'instituteur ou l'institutrice doit être l'enseignant unique, cela signifie qu'il doit être capable d'enseigner pendant toute sa carrière tout ce qui figure au programme des classes primaires, dont l'éducation physique, mais non que les instituteurs doivent jusqu'au moment de leur retraite donner l'exemple en exécutant eux-mêmes tous les exercices qu'ils exigent de leurs élèves.

Nous connaissons des champions authentiques qui, après avoir été joueurs ou athlètes dans des clubs importants, deviennent entraîneurs, puis, l'âge venant, après avoir abandonné la compétition, obtiennent des résultats remarquables dans des associations sportives de premier plan, aussi bien en France qu'à l'étranger.

Nous pensons encore qu'avec des programmes raisonnables à la portée des maîtres et des élèves de six à douze ans, l'éducation physique doit trouver sa place à l'école primaire sous la forme — et ceci est important — de l'initiation sportive, contrôlée en collaboration aussi étroite que possible avec l'U. S. E. P. et les clubs civils.

Nous rejoignons en cela la conclusion de l'inspecteur général Boisset, ancien recordman d'Europe du 400 mètres haies, sur ce point particulièrement important : « Mais si l'on n'apprend pas à des jeunes le chemin du stade civil, si on ne leur donne pas l'adresse du club civil, si on ne leur fait pas connaître le nom, le visage — vous connaissez bien l'importance du visage du maître pour les enfants — si on ne leur fait pas connaître le nom et les visages des dirigeants du club civil, vous croyez que, lorsqu'ils vont être lâchés en liberté, ils vont demander : savez-vous où se trouve le club civil ? Certainement pas, mais cela fait partie de leur apprentissage. »

La circulaire de base du 10 septembre 1959 souligne aussi l'importance capitale du contrôle par l'inspecteur primaire.

C'est dans cet esprit que des formules nouvelles ont été recherchées et des expériences entreprises qui ont donné d'excellents résultats. Nous notons avec plaisir que, dans sa réponse à une question posée par notre commission, le ministre de la jeunesse et des sports prend position : « Il conviendrait de généraliser la formule des conseillers pédagogiques de circonscription ou cantonaux ou tout au moins, dans l'immédiat, d'étendre les expériences en cours à une trentaine de départements. »

« Des négociations ont été amorcées avec le ministère de l'éducation nationale pour obtenir la reconversion en postes de conseiller pédagogique de circonscription ou cantonaux d'un certain nombre de postes d'instituteur... »

Nous approuvons sans réserve, mais pourquoi ce conditionnel « il conviendrait » ? Il convient, au contraire, étant donné l'enjeu, d'agir vite, d'aller de l'avant.

J'ai dit, mes chers collègues, que, si le problème de l'éducation physique à l'école était résolu, l'élite se dégagerait de surcroît. C'est la raison pour laquelle nous pensons que, dans l'état actuel des choses, faire une part excessive au sport de prestige, c'est mettre la charrue avant les bœufs. Chacun sent, très confusément peut-être, que ce qui s'appelle encore « sport » ne mérite pas toujours ce nom qui devrait rester une activité noble.

Le mot sport, mot anglais, signifie proprement jeu, amusement. C'est la forme apocopée de *disport*, empruntée à l'ancien français « desport » qui a le même sens.

Le sport est une activité d'homme libre et il ne saurait, sans être dénaturé, être subordonné à la notion de prestige national ou à l'intérêt commercial.

En raison même du progrès des techniques de communication, en particulier de la radiodiffusion et de la télévision, le sport, dans certains cas, est devenu un spectacle de masse. On estime que les Jeux Olympiques de 1968 feront l'objet d'émissions télévisées reçues par 400 millions de spectateurs.

Dans ces conditions, il est pratiquement impossible d'empêcher les interférences des préoccupations de caractère nationaliste et des intérêts commerciaux. On est donc amené à distinguer, d'une part, le sport pratiqué par ceux qui ont une activité professionnelle normale, dont l'activité physique complémentaire est, non seulement un moyen de diversion, mais aussi un mode d'expression de la personnalité et une tentative de retrouver l'unité de l'homme ; d'autre part, les compétitions physiques nationales ou internationales dont les difficultés exigent de ceux qui veulent y participer une préparation de tous les instants. Elles peuvent avoir une vertu, celle de pousser aussi loin qu'il est possible la perfection du geste et les limites de la résistance humaine, mais cette vertu rend difficile une formation équilibrée de l'esprit, de la sensibilité et du corps ; enfin, la troisième catégorie est celle des compétitions nationales ou internationales à caractère commercial, beaucoup plus proche des techniques de publicité et des déviations du chauvinisme que d'une forme quelconque d'humanisme.

Qui contestera que l'Etat doive réserver l'essentiel de ses ressources à la pratique du sport tel qu'il est entendu dans cette analyse, c'est-à-dire aux vrais sportifs, ceux de la première catégorie ? Bien entendu, il serait héroïque pour un Etat de renoncer à la tentation d'obtenir pour quelque médaille d'or ou d'argent ou de bronze une renommée qu'il ferait mieux de chercher par l'augmentation de la valeur physique du plus grand nombre. On sent bien, d'ailleurs, que malgré les déclarations officielles, c'est un peu avec une certaine inquiétude, une certaine appréhension que plusieurs nations affrontent la grande compétition internationale que constituent les Jeux olympiques. Le ministre de la jeunesse et des sports a lui-même parlé de gigantisme envahissant à propos des Jeux olympiques.

Ces quelques considérations permettront, nous l'espérons, de faire comprendre la pensée de votre commission sur le problème

des Jeux olympiques. Grenoble et Mexico absorbent la plus grande part des mesures nouvelles accordées au ministère de la jeunesse et des sports.

Nous sommes « embarqués » et nous ne pouvons refuser des crédits dont nous espérons qu'ils permettront à nos athlètes, puisque tel est le jeu, de bien représenter l'ensemble de la jeunesse française.

Nous espérons surtout que rien ne sera négligé pour faire comprendre aux jeunes qu'au delà du décor, du prestige national et d'autres valeurs, qui, pour n'être pas négligeables, ne sont que secondes, le sport est une école d'énergie, d'endurance et de volonté, vertus qui, dans la vie, quelle que soit son activité principale, seront toujours parmi les premières.

J'abandonne à regret, mes chers collègues, d'autres sujets aussi importants que celui-ci et je vais conclure :

Les analyses que nous avons conduites des moyens dont le ministère de la jeunesse et des sports dispose et de ses interventions ont fait apparaître les insuffisances, les retards, les hésitations et, dans certains cas, les erreurs commises.

Le problème de l'éducation physique et des sports dans l'éducation en général est loin d'être résolu, si même les principes qui permettraient de le résoudre sont clairement perçus. Les athlètes de haute compétition physique sont aidés, soutenus et bénéficient de crédits importants, mais les différents sports ne se développent pas en France comme ils le devraient.

Grenoble et Mexico absorbent la quasi-totalité des mesures nouvelles, si l'on excepte celles qui permettent le recrutement d'un nombre de professeurs d'éducation physique et sportive très insuffisant lui-même, eu égard à l'augmentation de la population scolaire et universitaire.

Aperçoit-on vraiment que l'école n'est plus la seule éducatrice ; qu'à côté d'elle « les mouvements de jeunes », les « associations d'éducation populaire » ont un rôle de plus en plus important à jouer pour l'adaptation sociale de l'enfant et pour son initiation à la vie culturelle ? Aperçoit-on qu'à côté des professeurs, les animateurs, les moniteurs, les conseillers sportifs ou d'éducation populaire auront une place de plus en plus importante dans la formation de l'enfant ? Il est à craindre que l'on n'en ait qu'une vue confuse.

Si votre rapporteur, après ces critiques qui ne sont malheureusement pas trop sévères, demande au Sénat de donner un avis favorable aux crédits du ministère de la jeunesse et des sports, c'est essentiellement pour deux raisons : en premier lieu, quelque insuffisantes que soient les actions du ministère de la jeunesse et des sports, insuffisances très souvent liées à l'indigence des crédits, elles sont menées, votre rapporteur peut en donner témoignage, par des fonctionnaires qui ont foi dans leur mission et qui doivent être encouragés à poursuivre une mission difficile. En second lieu, la France participe cette année aux Jeux olympiques à Grenoble et à Mexico. Refuser les crédits du ministère de la jeunesse et des sports, ce serait prendre la responsabilité d'interrompre la préparation de nos athlètes et, par conséquent, les empêcher de participer à ces deux compétitions. Ni le Sénat, ni l'opinion ne pourraient approuver une telle décision.

Au surplus, nos critiques veulent avoir une valeur constructive ; nous sommes dans notre rôle de contrôle du pouvoir exécutif en l'avertissant que les moyens financiers et en personnel dont il dispose sont tout à fait insuffisants, eu égard aux besoins réels. Nous sommes également dans notre rôle en lui disant que les vues politiques dont témoignent les différentes actions partielles entreprises ne sont ni d'une ampleur, ni d'une cohérence de nature à satisfaire le pays, qu'il s'agisse du sport ou des activités spécifiques de jeunesse.

Mes chers collègues, nous donnons un avis favorable à la demande de crédits qui nous est présentée, mais la façon dont il sera tenu compte de nos critiques, de nos suggestions, et les efforts qui seront accomplis en 1968 dicteront notre jugement à la fin de l'année qui vient. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean Bardol.** Mesdames, messieurs, il ne pouvait, prétendait-on, être accordé davantage de crédits au budget de la jeunesse et des sports avant que ne fût menée une enquête destinée à connaître les aspirations et les besoins de la jeunesse, d'où « l'opération livre blanc ». Aujourd'hui, on nous présente un budget dont l'importance est inversement proportionnelle au tapage qui a entouré la sortie dudit livre.

Les difficultés et les besoins de la jeunesse étaient et sont suffisamment connus pour qu'on puisse déterminer des remèdes et des solutions. La moitié des jeunes gens et des jeunes filles entrent dans la vie sans avoir reçu aucune formation professionnelle. Bien souvent, quand ils ont eu la possibilité d'apprendre un métier, ils ne peuvent l'exercer faute d'emplois suffisants.

Des milliers sont chômeurs avant d'avoir jamais travaillé ; ils n'ont droit ni aux allocations de chômage ni à la sécurité sociale. La prolongation de la scolarité est un leurre. L'enseignement supérieur est toujours fermé à la grande majorité des enfants d'ouvriers et de paysans. Soldats, ils ne percevront qu'un prêt dérisoire ; jeunes mariés, leurs difficultés seront sans nombre pour trouver un logement.

Vous me direz que ce sont là problèmes qui débordent le cadre des attributions du ministère de M. Missoffe. Alors pourquoi ce ministère s'intitule-t-il « de la jeunesse et des sports » ? Plus que d'un ministère, c'est d'un gouvernement décidé à promouvoir une politique d'ensemble favorable à la jeunesse comme à la masse des Français que nous avons besoin.

En attendant cet heureux jour, je traiterai donc uniquement de ce qui est propre à votre budget, lequel est en régression relative, puisque les crédits ne sont majorés que de 6,4 p. 100 alors que l'ensemble du budget augmente de plus de 10 p. 100. Encore faut-il en examiner les caractéristiques et l'orientation.

A l'Assemblée nationale, un député de la majorité vous a reproché « côté sport, d'avoir recherché une élite susceptible d'appuyer une politique de prestige sans avoir auparavant développé le sport de masse précisément nécessaire à l'éclosion de cette élite ». Ce n'est pas nous qui le disons, c'est un député de la majorité, mais il ne faisait que répéter ce que nous disons depuis toujours. Ce député, qui, d'ailleurs, en toute logique a voté votre budget, aurait pu tout aussi bien parler au présent.

Il faut en finir avec les conceptions périmées du sport. Quant à nous, nous considérons que le sport est avant tout un phénomène social, que l'activité sportive a une signification humaine profonde et qu'il existe un lien fondamental entre la pratique éducative de masse et de haut niveau.

Le sport pour tous et pour toutes est la possibilité même du plus haut niveau pour chacun. La pratique sportive intégrée dans une véritable éducation qui, sans elle, ne serait que partielle, voilà notre position.

Une telle politique exige, certes, des moyens appropriés tant au point de vue des équipements que de l'encadrement. Où en sommes-nous dans le domaine de l'équipement dans les secteurs scolaire et non scolaire ? Le budget ne peut absolument pas nous satisfaire. Les autorisations de programme passent de 408 à 427 millions de francs et les crédits de paiement de 364 à 375 millions. Cette augmentation si légère ne couvre même pas l'augmentation du coût de la construction.

53 p. 100 seulement des prévisions de la loi de programme ont été réalisées, alors qu'on devrait atteindre au moins 60 p. 100. Dans bien des régions on tourne autour de 45 p. 100 seulement, parfois même moins. L'effort financier réel demandé aux communes, aux collectivités locales est de plus en plus grand. Ce sont elles, sans pour autant que les besoins soient satisfaits, qui paient l'essentiel des réalisations sportives et socio-éducatives.

Dans le domaine scolaire, monsieur le secrétaire d'Etat, nous protestons avec force contre la non-application de la loi qui fixe à 7,70 p. 100 la part des crédits de l'éducation nationale qui doit obligatoirement être affectée à l'aménagement des stations sportives lors de la construction d'établissements scolaires neufs. Pourtant, Dieu sait que ce taux de 7,70 p. 100 était par lui-même insuffisant, puisque l'on avait demandé 8,75 p. 100.

Comme l'a si bien dit M. Noury, les C. E. S., que l'on a édifés récemment sont dépourvus d'installations sportives. Cependant, ils groupent plus de 500.000 enfants. Enfin, il est prévu qu'on y pourvoira au cours du VI<sup>e</sup> Plan entre 1971 et 1975. C'est une nouvelle génération sacrifiée !

Je me permets de vous lire un court extrait d'une circulaire officielle qui donne une idée de la façon dont le Gouvernement résoud les problèmes de l'éducation physique dans l'enseignement : « Il sera tenu compte des conditions dans lesquelles l'éducation physique est enseignée dans les C. E. G. En général, ces établissements ne disposent pas d'installations intérieures ou extérieures spéciales. On évitera donc d'insister sur l'utilisation des ressources d'un gymnase bien équipé et on veillera à ne pas multiplier le matériel, balles et ballons, etc. On rappel-

lera comment on peut rapidement, avec quelques fanions et quelques tracés, procéder à un aménagement sommaire... ». Cela me rappelle mes souvenirs de professeur d'éducation physique en 1942 dans un collège technique de Maubeuge où il fallait procéder de la même façon, à l'extérieur, quand il faisait moins 20 degrés. Je reprends ma citation : « On rappellera donc comment on peut procéder à l'aménagement sommaire d'un espace nu et comment on parvient à travailler dans une salle, un préau non aménagés. Mais on indiquera le minimum de matériel nécessaire pour enseigner l'éducation physique et sportive dans un C. E. G. ».

On me répondra qu'il s'agit là d'une circulaire officielle, certes, adressée aux recteurs et aux inspecteurs d'académie, relative à la formation des maîtres d'éducation physique dans les C. E. G., parue au Bulletin officiel n° 23 et datant du 23 mai 1963. C'est exact ! Mais elle pourrait, sans qu'on en change un mot, s'appliquer aux actuels collèges d'enseignement secondaire qui se trouvent placés exactement dans les mêmes conditions de dénuement que les C. E. G. dont je viens de faire état. La situation est exactement la même et les professeurs d'éducation physique doivent travailler dans les mêmes conditions, sur un terrain nu, avec quelques petits fanions et quelques petits drapeaux.

C'est pour ces raisons que nous réclamons une nouvelle loi de programme qui serait complètementaire de celle qui est en cours d'exécution et qui accorderait pour les trois années à venir les crédits indispensables à l'édification, à la modernisation des installations sportives dans les établissements scolaires existants, car ils en sont dépourvus ou sont mal équipés. C'est d'autant plus nécessaire que la préparation des jeux olympiques d'hiver de Grenoble a absorbé une bonne partie des crédits de la loi de programme et absorbe une bonne partie des crédits du budget qui nous est soumis. Nous avons toujours estimé que le maximum devait être accompli pour recevoir dignement nos hôtes et nous avons toujours considéré qu'il fallait assurer la meilleure préparation et la meilleure représentation nationale tant aux jeux de Grenoble qu'à ceux de Mexico. Mais combien était justifiée notre demande, pour le financement de ces jeux, de crédits spéciaux qui n'auraient pas amputé les crédits d'équipement pour la jeunesse et les sports, comme ils ont amputé d'ailleurs ceux d'autres départements ministériels.

Je voudrais traiter maintenant du problème tout aussi essentiel de l'encadrement, où le retard est également considérable.

A l'école primaire, moins d'un enfant sur dix bénéficie d'une éducation physique normale. Dans l'enseignement secondaire et dans l'enseignement technique, les cinq heures hebdomadaires prévues par les horaires sont réduites en moyenne à 2 heures et demie. A l'université, moins d'un étudiant sur dix pratique un sport.

La normalisation de la situation exigerait pour les dix années à venir un recrutement de 4.000 enseignants par an. Le V<sup>e</sup> Plan, beaucoup plus loin des réalités, n'a prévu qu'un recrutement de 2.000 enseignants pour 1968.

Or le budget de 1968 n'accorde de crédits que pour la création de 1.180 postes. Si l'on tient compte du fait qu'un certain nombre de ces postes ne sont pas affectés au secteur de l'enseignement, le chiffre actuel du recrutement est inférieur de moitié aux objectifs pourtant modestes du V<sup>e</sup> Plan : 1.180 postes, quand, par ailleurs, on enregistre une augmentation de 351.000 élèves et étudiants. Cela fait un professeur pour 300 élèves ! Non seulement il n'y a pas rattrapage, mais le rapport maîtres-élèves s'aggrave !

La responsabilité du Gouvernement est entière : c'est uniquement une question de crédits, ou plus exactement de manque de crédits. En effet, et c'est intéressant dans le contexte actuel, les possibilités de recrutement ne cessent de grandir : 4.000 candidats bacheliers se sont présentés cette année aux épreuves d'entrée dans les classes préparatoires à la première partie de professorat. Des milliers d'autres aspirent à devenir maîtres d'éducation physique. On compte actuellement 420 élèves professeurs dans les E. N. S. E. P. S., 1.660 dans les I. R. E. P. S., 2.335 dans les C. R. E. P. S. et 1.634 élèves-professeurs dans les classes préparatoires des lycées. Le Gouvernement n'est donc que plus coupable.

Dans le domaine de la formation des enseignants, il faut signaler qu'intervient enfin la création des I. P. E. P. S. après dix années de luttes syndicales et politiques auxquelles notre parti a largement contribué, ainsi que ses groupes parlementaires. Seuls les étudiants se préparant au professorat d'éducation physique et sportive ne pouvaient prétendre à la qualité d'« ipétiens », c'est-à-dire de fonctionnaires stagiaires. Trois cents postes avaient bien été créés pour eux au budget de 1958, mais

ils étaient demeurés bloqués depuis par le pouvoir actuel. Encore, la mesure n'est-elle que partielle. Le ministre veut rattraper d'une main ce qu'il est obligé de donner de l'autre puisque, sur les 300 postes budgétaires prévus, 100 seulement seront accordés cette année pour plus de 3.000 postulants, cent autres devant l'être l'année prochaine et le reste l'année suivante.

Pour terminer, j'aborderai rapidement le problème de l'éducation physique et sportive à l'école primaire. Pour l'avoir fait longuement chaque année depuis dix ans dans cette assemblée, je ne reviendrai pas sur sa nécessité impérieuse comme intégrante de l'éducation, ni sur sa conception et sa pratique. Je ferai simplement remarquer que tous les beaux discours d'intention — on a changé de position dans les sphères gouvernementales depuis trois ans quand on se rappelle que le prédécesseur de M. Missoffe nous déclarait que le problème était impossible à régler — toutes les expériences ne peuvent masquer le fait qu'un enfant sur dix seulement pratique l'éducation physique à l'école primaire. La cause essentielle de cette terrible insuffisance est tout d'abord, et avant tout, le manque d'installations sportives et de matériel convenables. Il est également nécessaire de revoir la question des programmes et des horaires et surtout de recruter des enseignants qualifiés en nombre suffisant. Je vais m'expliquer. L'éducation physique et sportive doit être le fait de l'instituteur. Je n'y reviens pas. Nous l'avons toujours proclamé et l'instituteur en est conscient. Encore faut-il lui donner les moyens matériels, techniques et pédagogiques. Le mouvement sportif est une création continue qui exige donc une constante adaptation.

C'est pourquoi nous réclamons des enseignants, des professeurs d'éducation physique qualifiés pour jouer le rôle de conseillers techniques. Il existe déjà quelques conseillers techniques dans les départements où ils font, d'ailleurs, un très bon travail. Mais ils sont trop peu nombreux pour aider les membres du corps enseignant, car leur rôle est un rôle d'organisation, de coordination, de pédagogie théorique et appliquée. Il faudrait un conseiller technique pour mille élèves environ. Voilà, avec les installations sportives appropriées, l'une des clés du problème. Nous ne sommes pas contre les expériences : classes à mi-temps, classes à tiers-temps, classes à horaires adaptés mais cela ne règle pas le problème d'ensemble. Il y a dix ans qu'on fait des expériences et nous ne demandons pas leur généralisation. Nous sommes beaucoup plus modestes et nous serions diablement satisfaits si les conditions matérielles et les conditions d'encadrement étaient créées pour que les deux heures trente hebdomadaires d'éducation physique et sportive prévues dans les programmes soient effectivement réalisées dans l'enseignement primaire, les cinq heures dans le second degré, en allant progressivement vers la généralisation des horaires sur la base de cinq heures par semaine dans tous les ordres d'enseignement.

C'est parce que votre budget ne nous apporte aucune satisfaction que nous le rejeterons, monsieur le secrétaire d'Etat. (Applaudissements.)

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

**M. Jacques Pelletier.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les problèmes de jeunesse que nous évoquons ce soir présentent une importance exceptionnelle car ils concernent la France de demain et leurs projections sur l'avenir, qui dépendent de notre œuvre présente sont passionnantes. Je ne formulerai qu'un seul regret : celui de discuter régulièrement le budget de la jeunesse à une heure plus propice au sommeil qu'à un débat sérieux.

Les jeunes participent aujourd'hui à une culture et à une société de plus en plus globales. Les moyens de communication, les voyages, la télévision tendent à généraliser les manières de penser, de sentir et d'agir. La diversité des cadres familiaux et scolaires et celle des loisirs influent sans conteste sur le comportement des jeunes. C'est pourquoi les organismes les concernant doivent demeurer souples tout en gagnant en efficacité et en attrait. En effet, les responsables de la cité et les jeunes, enfermés, de part et d'autre, dans des mondes trop fermés et surtout trop accaparants, s'ignorent mutuellement bien que les contacts avec les adultes soient recherchés par les jeunes. Les problèmes d'opposition radicale entre générations n'existent pratiquement plus. Il s'agit davantage maintenant de tensions en vue de bâtir le monde de demain. Aussi, pour devenir des partenaires accueillants, les adultes ne doivent pas étouffer la spontanéité et la liberté d'expression des jeunes, mais faire un effort pour leur laisser leurs responsabilités propres. Il ne peut et il ne pourra exister de véritable politique en faveur des jeunes si ces satisfactions ne leur sont pas pleinement accordées.

S'ils tendent à une certaine universalité, cette dernière se présente à eux beaucoup plus à travers des objets et des actes concrets qu'à travers des idées ou des systèmes. Ce sens du concret, ce souci d'efficacité ne peuvent s'appuyer que sur des conditions techniques et matérielles qui rendent intolérables la médiocrité. Pour cette raison, la déficience des locaux, des équipements et des moyens pédagogiques ne pourra plus être compensée par un enthousiasme naïf. Des aides matérielles et des aides en hommes devront répondre aux exigences des jeunes.

Si le ministère de la jeunesse, l'administration et les mouvements eux-mêmes ne disposent pas d'un appareil capable de percevoir les aspirations des jeunes, il est inutile d'échafauder une politique et de bâtir des structures qui ne correspondront pas aux besoins.

Nous pouvons noter la faiblesse de l'information des jeunes dans tous les domaines. Un effort considérable doit être entrepris pour mettre en place de véritables services d'information et de diffusion à l'échelon de la région et du département. Pourrait-on savoir si ce problème a été étudié dans les services du ministère de la jeunesse ?

La véritable politique de la jeunesse est, pour moi, essentiellement une politique de l'animation qui, rejetant la rigidité et l'uniformité, doit tenir compte des aspirations profondes des jeunes et de la diversité des situations. Cette politique nécessite un effort rigoureux de réflexion afin de déterminer les modes de formation, les aides matérielles et les formes de prise en charge qui correspondent aux exigences spécifiques de chaque type d'animation et de coordination. Mais cette formation d'animateurs permanents et spécialisés apparaît absolument primordiale.

En effet, à quoi serviraient les maisons de jeunes, les associations d'éducation populaire, les foyers ruraux s'ils ne possédaient pas d'animateurs permanents ? Je rends hommage, bien sûr, aux animateurs bénévoles grâce à qui nous avons pu combler les vides, mais avouons que ce n'est qu'un palliatif, les animateurs devant recevoir une formation appropriée et très poussée.

La priorité doit être donnée à cette action et je pense que les crédits réservés à ce chapitre sont nettement insuffisants. J'aimerais savoir si on peut espérer une amélioration prochaine dans ce domaine.

En général, dans les régions, des structures existent, mais nous souffrons surtout d'une absence de moyens qui limite gravement la portée de l'action des services départementaux pourtant pleins de bonne volonté. Pour rentabiliser au maximum ces crédits mis à la disposition des départements, il serait nécessaire d'étudier entre l'administration, les associations volontaires et les élus départementaux et locaux une programmation à l'échelon départemental en tenant compte des besoins de chaque canton. Je pose une troisième question : le ministère de la jeunesse est-il disposé à prendre l'initiative de cette coordination dans chaque département ?

Dans le projet de loi de finances qui nous est soumis, je me suis permis de souligner quelques chapitres dont les dotations paraissent très insuffisantes : 1.180 postes d'enseignement seront créés en 1968. C'est encore très peu si nous considérons l'ampleur des besoins et notamment les 350.000 nouveaux élèves de l'année scolaire 1967-1968. Nous n'arrivons qu'à un chiffre de 15.633 emplois. Comment fera-t-on pour atteindre le chiffre de 27.000 prévu par le Plan ?

Actuellement, nous comptons un enseignant pour trois cents élèves à peu près, ce qui représente deux heures et demie d'éducation physique au lieu des cinq heures prévues par les programmes et encore je ne parle pas de nos classes primaires rurales où l'on ne fait jamais d'éducation physique et qui attendent avec impatience non seulement des initiateurs, mais même des moniteurs itinérants, formule parfaitement adoptée au communes rurales.

Autre observation : les crédits réservés aux colonies de vacances semblent stagner dans ce budget. Ils sont du reste éloignés des objectifs prévus. C'est très regrettable, car ces crédits servent avant tout aux familles les moins aisées qui se trouvent de ce fait injustement pénalisées.

Ma dernière remarque concerne le nombre des conseillers d'activités de jeunesse et d'éducation populaire qui n'augmentent pas cette année alors qu'un travail immense est à réaliser dans ce domaine. Ce n'est du reste pas par hasard que le nombre des délinquants mineurs est passé en deux ans de 24.000 à 40.000. Tant qu'un effort suffisant ne sera pas consacré à la formation

de la jeunesse, il nous faudra dégager des crédits importants tous les ans pour tenter une réinsertion sociale des délinquants. Cette évidence aurait dû frapper le Gouvernement et justifier un effort massif en moyens de formation et d'animation.

Telles sont les cinq suggestions ou questions que je voulais vous soumettre, monsieur le secrétaire d'Etat, sur cet important problème de la jeunesse. Je termine mon propos en m'excusant d'avoir monopolisé cette tribune à deux reprises aujourd'hui et surtout à cette heure tardive. (*Applaudissements.*)

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

**M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous allons essayer dans le minimum de temps de répondre au maximum de questions qui ont été posées à l'occasion de ce débat sur le budget de 1968 du ministère de la jeunesse et des sports.

Nous avons d'abord entendu le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Fortier, puis M. Noury, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, enfin les interventions de MM. Bardol et Pelletier.

Le budget de 1968 du ministère de la jeunesse et des sports, qui se présente pour la seconde fois seulement dans l'histoire parlementaire française sous forme d'un fascicule spécial, ne regroupe pas encore l'intégralité des dotations concernant ce jeune ministère. Pour des raisons d'ordre purement pratique, les crédits afférents aux dépenses communes avec le ministère de l'éducation nationale restent, cette année encore, inscrits au budget de ce dernier département. Il s'agit des dépenses relatives à l'administration universitaire, à l'administration centrale et à l'inspection de la jeunesse et des sports. Sous cette réserve, la masse globale prévue pour 1968 se chiffre à 590.294.000 francs pour le budget ordinaire et à 427 millions de francs pour les autorisations de programme, soit un total de 1.017 millions de francs qui dépasse ainsi pour la première fois le milliard de francs.

MM. les rapporteurs et M. Pelletier ont estimé que ce budget est encore insuffisant. Celui qui connaît les besoins de cette jeunesse extraordinaire de la France peut toujours considérer que les dotations budgétaires ne sont pas suffisantes pour faire face à ces besoins. Mais alors on peut se poser la question de savoir si vraiment, en face de ces besoins considérables qui touchent et la jeunesse organisée et la jeunesse non organisée, qui est encore beaucoup plus importante, une nation comme la France, dans la situation où elle se trouve actuellement, est en mesure de faire face à ces besoins d'une année sur l'autre.

Ce qui a été réalisé, ce sont les lois de programme d'équipement dont vous avez parlé. Grâce à elles nous aboutissons progressivement à apporter aux jeunes qui sont rassemblés au sein des fédérations et à ceux qui ne sont pas organisés les moyens de s'épanouir, soit dans les associations sportives, soit dans les mouvements d'éducation de jeunesse.

Ces deux masses sont en augmentation sensible par rapport à l'année précédente, où elles s'élevaient respectivement à 542.880.000 francs, soit plus 8,7 p. 100, et à 408 millions de francs, soit plus 4,6 p. 100.

Mais une analyse aussi globale ne peut rendre compte des moyens supplémentaires réellement disponibles, car toute politique est avant tout exercice d'un certain nombre de choix, et un examen plus détaillé de ces crédits montre clairement que, sur des points considérés comme prioritaires, l'effort financier de l'Etat est beaucoup plus considérable encore.

C'est dans cette perspective qu'il convient tout d'abord d'examiner l'évolution des crédits du ministère de la jeunesse et des sports d'une année sur l'autre avant d'éclairer le Sénat sur la politique nouvelle qu'impliquera la mise en œuvre de ces moyens.

En ce qui concerne le budget ordinaire, si l'on considère les dépenses de personnel, on constate une majoration de 12,3 p. 100 des crédits par rapport à ceux de 1967. Cette majoration très substantielle est essentiellement imputable à la création de 1.180 emplois d'enseignants d'E. P. S. Il existe actuellement 14.453 postes de cette nature ; c'est donc par un accroissement de 8 p. 100 de l'effectif 1967 que se traduit cette mesure alors que le simple alignement de la progression des personnels intéressés sur celle de la population scolaire du second degré se fût traduite par la création de 750 emplois.

C'est dire qu'est enfin amorcé le rattrapage d'un retard souvent souligné et que le Gouvernement est le premier à regretter.

L'accroissement global de 12,3 p. 100 des crédits de personnel matérialise ainsi l'engagement pris devant l'Assemblée nationale, au cours du débat sur la jeunesse qui a eu lieu en mai dernier, de tenter un effort particulier dans le prochain budget pour la création de postes supplémentaires. J'ajoute qu'au budget du ministère de l'éducation nationale figure la prise en charge par l'Etat de plus de 3.000 emplois de professeurs des enseignements spéciaux de la Seine, parmi lesquels on compte 875 professeurs d'E. P. S. Au total, en 1968, l'effectif global des enseignants d'E. P. S. pris en charge par le budget de l'Etat s'élèvera à 16.500 environ alors qu'il n'était que de 7.000 en 1960. Cet effectif aura donc plus que doublé en huit ans.

En définitive, les moyens de fonctionnement du ministère de la jeunesse et des sports pour 1968 augmenteront de 11,2 p. 100 en moyenne générale. C'est là un pourcentage de progression supérieur à celui du budget de l'Etat voisin de 9,5 p. 100.

Quelles sont les dépenses d'interventions publiques ? Leur masse passe de 163.092.000 F pour 1967 à 167.892.000 F pour 1968, soit une majoration de 2,9 p. 100. Rapprochés ainsi brutalement, les deux chiffres pourraient conduire à conclure que rien n'est changé. Rien n'est plus faux. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner l'un après l'autre les deux secteurs.

En ce qui concerne les activités de jeunesse, d'abord, l'une des conclusions fondamentales que l'on peut dégager des dossiers d'enquête sur la jeunesse et des colloques qui en ont précédé la diffusion, consiste à faire passer en priorité absolue la solution du problème des animateurs — que M. le sénateur Pelletier a évoquée tout à l'heure — et surtout de leur formation. Qu'il me soit permis de souligner ici l'inscription d'un crédit supplémentaire de 800.000 F destiné notamment à l'amélioration de la formation des animateurs. Si l'on considère qu'en 1967 cette formation a bénéficié, surtout par l'intermédiaire du Fonjep, d'un crédit de 6.700.000 F, c'est donc une majoration de 13 p. 100 qui s'inscrit sous cette rubrique.

En ce qui concerne les actions sportives, ensuite, 1968 sera l'année olympique : jeux olympiques d'hiver à Grenoble, jeux olympiques de Mexico. Je n'insiste pas sur l'intérêt national qui s'attache à la réussite matérielle des premiers et à la préparation rationnelle de nos athlètes pour les deux compétitions. Aussi est-ce avec satisfaction que je souligne à vos yeux l'importance des crédits consacrés à ce secteur. Les chiffres mettent en lumière l'importance de l'effort financier consenti pour que nos athlètes figurent dignement dans ces compétitions et pour que l'organisation matérielle des jeux d'hiver à Grenoble soit à l'honneur de la France.

J'en ai terminé ainsi avec le budget ordinaire de 1968 du ministère de la jeunesse et des sports qui, je le rappelle, se présente donc en augmentation de 8,70 p. 100 par rapport à son prédécesseur et qui, dans certains secteurs prioritaires, présente des majorations beaucoup plus importantes.

Permettez-moi maintenant de passer rapidement au budget d'équipement. Les masses globales pour 1968 s'élèvent à 427 millions pour les autorisations de programme et à 375 millions en crédits de paiement. Par rapport à 1967, ces masses présentent des majorations respectives de 4,6 p. 100 et de 3 p. 100, sensiblement supérieures à celles constatées en matière d'éducation nationale, 4,2 p. 100 et 2,5 p. 100, et du même ordre pour celles enregistrées en 1967 par rapport à 1966.

Je vous rappelle que ces crédits seront en majeure partie employés à la poursuite d'un programme unique visant à la réalisation d'équipements sportifs et de jeunesse polyvalents intéressant aussi bien les scolaires et les universitaires que l'ensemble de la population. Ce programme, qui s'insère dans l'économie générale du V<sup>e</sup> Plan, se déroule selon les perspectives prévues et 1968 marquera ainsi la troisième étape de la réalisation.

Les actions qui caractériseront la gestion budgétaire de 1968 seront entreprises en faveur : des grandes métropoles par le début de la réalisation d'opérations d'envergure au nombre desquelles il faut citer le parc des sports, de loisirs et de détente du Tremblay, le complexe sportif de l'agglomération lilloise, le parc de plein air et de loisirs de Bordeaux-Nord, le complexe sportif de Luminy près de Marseille, l'ensemble omnisports de Nantes, le complexe sportif de Strasbourg-Ouest, de l'équipement sportif des universités par la poursuite et l'intensification de l'important effort commencé en 1964, un crédit de 50 millions de francs sera consacré en 1968 à ces investissements qui porteront non seule-

ment sur les travaux eux-mêmes, mais aussi sur les très importantes dépenses d'acquisition des terrains d'implantation en vue de préserver l'avenir ; de l'augmentation de la capacité d'accueil des centres régionaux de la jeunesse et des sports et des écoles nationales afin de permettre de développer l'indispensable effort de formation de cadres d'animation.

L'année 1968 permettra notamment le démarrage des travaux de l'école nationale de voile, des centres régionaux de Lyon et de Vichy, la modernisation du centre régional de l'académie de Grenoble, implanté à Voiron, la mise en place effective des 1.000 clubs de jeunes. Les prototypes de ces constructions ont été expérimentés en 1967 et les marchés de livraison des éléments préfabriqués, étalés sur trois ans par tranches égales en 1968, 1969 et 1970, sont actuellement prêts.

Comme vous le savez, des instructions allient les avantages de l'industrialisation de la construction des éléments constitutifs à ceux de l'intéressement direct des jeunes à leurs réalisations. L'originalité de l'opération « mille clubs de jeunes » réside en effet dans le montage du bâtiment par les jeunes eux-mêmes, la collectivité apportant le terrain, les fondations et branchements divers et l'équipement mobilier.

Guidé constamment par le double souci d'obtenir des réalisations moins onéreuses et d'intensifier l'utilisation des équipements, le ministère de la jeunesse et des sports procédera, au cours de l'hiver 1967-1968, à une expérimentation très intéressante sur une piscine de conception tout à fait originale, réalisée à Paris et que certains ont baptisé la piscine « à géométrie variable ». Cette installation nautique présente la particularité de ne pas comporter de murs étanches sur trois côtés et d'être couverte par une simple toile rétractable sur un système de câbles.

Cette solution très économique — le coût de l'investissement est de près de 25 p. 100 inférieur à celui nécessaire pour la construction d'une piscine de mêmes dimensions — complétée par des expériences parallèles de structures gonflables, mobiles ou télescopiques, devrait orienter de façon nouvelle la construction des piscines en réunissant les avantages de la piscine de plein air à ceux de la piscine couverte.

Il est envisagé, dès maintenant, d'étendre ces solutions industrialisées à la concentration d'équipements plus classiques — gymnase, halls de sports, maisons de jeunes — et de donner une plus grande efficacité aux actions du ministère de la jeunesse et des sports dans le domaine des équipements en les coordonnant, dans toute la mesure possible, avec celles qui sont entreprises par les autres départements ministériels.

C'est ainsi que l'année 1968 verra, à l'occasion de la construction d'un C. E. S. dans un nouvel ensemble résidentiel de Yerres — Val-de-Marne — le début de la réalisation d'un complexe social et culturel où la mise en commun des moyens financiers et techniques des ministères de l'éducation nationale, des affaires sociales, des affaires culturelles et de celui de la jeunesse et des sports permettra de regrouper, pour le plus grand bénéfice de l'ensemble de la population, le centre social, la bibliothèque, le gymnase, la piscine et la maison de jeunes.

De même, menée en liaison étroite avec M. le ministre de l'éducation nationale, une action limitée pour l'instant aux régions Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur sera entreprise en 1968 pour utiliser les écoles rurales désaffectées comme camps de base d'un circuit pour des groupes de jeunes. Ces écoles seront aménagées en vue de leur nouvelle destination à l'aide de subventions du ministère de la jeunesse et des sports pouvant atteindre 70 p. 100 des travaux. Ainsi transformées, elles amèneront un regain de vie à des communes rurales durant la période des vacances et elles permettront de faire connaître à des jeunes des régions urbaines, des sites pittoresques et attractifs.

Ainsi le ministère de la jeunesse et des sports recherche dans le secteur de sa responsabilité des solutions nouvelles permettant de faire face aux problèmes de développement rapide que cause l'accroissement des activités sportives et de loisirs. Dans ce domaine, le niveau des moyens, s'il est important, doit cependant présenter moins d'importance que les choix réalisés et les solutions originales qui sont recherchées.

Sous le bénéfice de ces observations, j'ai l'honneur de vous demander, mesdames, messieurs les sénateurs de bien vouloir approuver le budget de 1968 de la jeunesse et des sports.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de la jeunesse et des sports qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 36 et 37.

ETAT B  
(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 11.436.847 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

« Titre IV : plus 29.800.000 F. »

**M. le président.** Par amendement n° 71, MM. Pellenc et Fortier, au nom de la commission des finances, proposent de réduire ce crédit de 18.336.800 F.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial.** Ainsi que je vous l'ai annoncé voilà quelques instants, votre commission des finances vous propose un amendement tendant à supprimer la dotation du chapitre 43-52 relatif à l'éducation populaire.

Je vous ai indiqué que pour établir son budget, compte tenu, d'une part, de l'enveloppe imposée pour les finances et, d'autre part, de cette partie prenante que constituent les jeux de Grenoble, le ministre avait été contraint de laisser à leur niveau de 1967 les subventions qu'il alloue à certaines associations ou organismes.

Le problème est grave pour les collectivités qui ont à faire vivre des clubs, des maisons de jeunes parce que, pour l'essentiel, ces subventions se résolvent en rémunérations. Il faut bien rémunérer les animateurs sans lesquels il n'y aurait plus qu'à fermer les portes de ces clubs. On sait d'autre part que les rémunérations croissent d'une année sur l'autre de 5 p. 100 au plus. De ce fait, le volume de la subvention est déjà insuffisant.

Voilà pourquoi la commission des finances n'est pas d'accord avec le Gouvernement sur ce point. Elle veut amorcer la navette pour lui permettre de réfléchir avant la réunion de la commission mixte paritaire.

**M. Jean Noury, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est M. le rapporteur pour avis.

**M. Jean Noury, rapporteur pour avis.** Je veux simplement dire que la commission des affaires culturelles partage les intentions de la commission des finances et s'associe aux réserves que celles-ci a formulées, car elles correspondent très exactement aux siennes au sujet du danger que représente pour les jeunes l'insuffisance des sommes réservées à l'éducation populaire.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, en réponse à l'amendement déposé, permettez-moi de dire aux rapporteurs et de faire remarquer que personne ne peut nier l'intérêt national de la réussite des Jeux de Grenoble, qui explique la priorité momentanée accordée aux crédits prévus à cet effet.

Mais cela dit, M. le ministre de la jeunesse et des sports tient essentiellement à affirmer que dans son esprit, la priorité permanente réside dans les moyens accordés à l'animation.

Il est conscient du rôle social considérable des animateurs et des responsabilités de l'Etat dans ces domaines. Il n'a pas pour cela l'intention de se soustraire à ses responsabilités ; au contraire, il s'engage à faire porter l'essentiel de son action à accroître les moyens de l'animation, en particulier de celle qui assure la vie des foyers, clubs et maisons des jeunes.

Un effort important d'amélioration a déjà été effectué en 1967. Il doit être bien entendu poursuivi en 1968 et il le sera, bien entendu avec votre concours. C'est un engagement que je prends devant vous et que prend aussi M. le ministre de la jeunesse et des sports. Par conséquent, je vous serais reconnaissant de retirer l'amendement.

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Je demande la parole.

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances.** Nous nous trouvons un peu dans la situation dans laquelle nous avons discuté du budget de l'aviation civile.

Vous nous faites, monsieur le secrétaire d'Etat, une série de promesses. En admettant que nous nous retrouvions l'année prochaine l'un et l'autre à ce même banc, ce qui est peu vraisemblable, d'ailleurs, tout au moins en ce qui me concerne, nous aurions probablement à reconnaître que les crédits que vous mettez à la disposition des animateurs sont encore insuffisants.

Cependant, en raison de la proximité des jeux de Grenoble et de Mexico, je crois qu'il est sage de retirer l'amendement, ce que nous faisons.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je vous en remercie.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre IV.

(Ce crédit est adopté.)

ETAT C  
(Mesures nouvelles.)

**M. le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, plus 105 millions de francs. » — (Adopté.)

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

« Titre VI :

« Autorisations de programme, plus 322 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, plus 40 millions de francs. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des crédits concernant le ministère de la jeunesse et des sports.

La suite de la discussion du projet de loi de finances est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 29, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant règlement définitif du budget de 1965.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 30, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Léon Jozeau-Marigné un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi adopté, avec modifi-

cations, par l'Assemblée nationale, en deuxième lecture, portant réforme du droit des incapables majeurs [n° 201, 237, 245 (1966-1967), et 3 (1967-1968)].

Le rapport sera imprimé sous le n° 28 et distribué.

— 5 —

#### REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à dix heures, aujourd'hui mardi 21 novembre :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1968, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 15 et 16 (1967-1968). — 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.

##### — Intérieur :

M. Jacques Masteau, rapporteur spécial (rapport n° 16, tome III, annexe n° 17) ;

M. Jean Nayrou, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (avis n° 21).

Articles 63 bis et 74 bis.

##### — Equipement et logement :

— Equipement (travaux publics, routes, voies navigables, ports) :

M. Charles Suran, rapporteur spécial (rapport n° 16, tome III, annexe n° 14) ;

MM. Amédée Bouquerel et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (avis n° 18, tomes IV et V).

Article 75.

##### — Logement :

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial (rapport n° 16, tome III, annexe n° 15) ;

M. Henri Tournan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (avis n° 18, tome III).

Articles 55, 56, 57 et 57 bis.

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 le mardi 21 novembre à une heure vingt-cinq minutes.)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
MARCEL PÉDOUSSAUD.

## QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 20 NOVEMBRE 1967

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« 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.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 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.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

7221. — 20 novembre 1967. — M. Marcel Boulangé appelle l'attention de M. le ministre des affaires sociales sur la situation extrêmement préoccupante des services chargés de la médecine préventive et sociale; les décrets du 30 juillet 1964 ayant pour objet la refonte totale des services extérieurs de l'ancien ministère de la santé publique et de la population visaient, d'une part, à regrouper au sein d'une direction départementale unique tous les services d'administration sanitaire et sociale, d'autre part, à séparer les fonctions de contrôle technique médical des tâches de gestion administrative, trois ans après l'entrée en vigueur de la réforme, il est permis de constater de graves lacunes dans son application — surtout dans le domaine sanitaire et spécialement en matière de médecine préventive — et une grande disparité dans les modalités de cette application d'un département à l'autre; l'échec au moins partiel des mesures préconisées par les décrets de 1964 tient à plusieurs causes, dont les principales sont liées à l'insuffisance numérique des médecins de santé publique, encore accrue par la mauvaise utilisation des effectifs existants; depuis plusieurs années déjà les services qui concourent à la protection de la santé publique souffrent d'une crise de personnel médical, qui s'aggrave constamment en raison de l'impossibilité où se trouve l'administration de procéder à tout concours tant que le statut actuel des médecins de la santé publique n'aura pas été refondu. Actuellement, sur un effectif de 1.000 postes budgétaires, 300 (soit environ 28 p. 100) sont à pourvoir et ce chiffre s'accroît régulièrement; l'ancien corps de l'inspection de la santé et celui des médecins du service de santé scolaire, fusionnés en un corps unique depuis le 30 juillet 1964, présentent les caractéristiques d'un corps d'extinction: absence de recrutement, vieillissement des cadres, féminisation importante des grades les moins élevés; des constatations analogues peuvent être faites à propos des médecins des services antituberculeux publics ou des médecins des services de protection maternelle et infantile, si bien qu'il n'est pas exagéré de penser que, faute d'y mettre bon ordre, la situation actuelle ne ferait qu'empirer et qu'il arriverait un moment où les services publics de médecine préventive et d'hygiène ne seraient plus en mesure de fonctionner, d'autant plus que la crise grandissante d'effectifs médicaux se double d'un accroissement continu de la population globale, plus spécialement de la population scolarisée, dont le ministère des affaires sociales a la charge sur le plan de la santé publique; d'ores et déjà, il est permis de constater, dans certains départements, la fermeture de bon nombre de dispensaires antituberculeux, la raréfaction des examens de santé en milieu scolaire, la suppression de certaines consultations de P. M. I...; la désaffectation du corps médical, et spécialement des médecins récemment diplômés, pour les services publics — dénoncée publiquement par M. le professeur Debré lors de l'inauguration des nouveaux locaux de l'école nationale de la santé publique le 4 novembre 1966, tient à plusieurs raisons, dont certaines sont bien connues: rémunération notoirement insuffisante: un jeune médecin inspecteur débute au traitement mensuel de 1.170 francs — possibilités de carrière extrêmement limitées; intérêt professionnel trop fréquemment restreint; position morale diminuée au sein de l'administration par la mise en tutelle systématique de fonctionnaires médecins sous les ordres de fonctionnaires n'ayant effectué souvent que des études réduites et ignorant tout des problèmes de santé publique, les mesures palliatives telles que l'intégration des médecins issus des corps de santé publique d'outre-mer et celles fragmentaires relatives aux bourses d'études,

qui se sont révélées dénuées d'intérêt pour les étudiants, n'ont fait que retarder la redoutable échéance envisagée plus haut, sans apporter de solution définitive au problème; toutes ces constatations conduisent à la conclusion qu'il convient de repenser entièrement le problème de l'organisation sanitaire et de ne pas hésiter à envisager des solutions neuves et hardies. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour corriger les graves insuffisances constatées dans le domaine de la médecine préventive et sociale.

## REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

### AFFAIRES SOCIALES

6644. — M. Léon David attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales sur la situation anormale faite aux ex-sous-chefs de section des anciennes directions de la santé et de la population, lors de la réforme opérée par les décrets du 30 juillet 1964, créant les directions d'action sanitaire et sociale. Contrairement aux promesses qui leur avaient été faites antérieurement par le ministre de la santé publique en vue de leur passage dans un cadre A, les intéressés se sont vu rejetés, en cadre B, dans un corps de secrétaires administratifs. Par contre, les ex-contrôleurs des lois d'aide sociale, dont les fonctions étaient souvent les mêmes, sont intégrés dans le corps des chefs de contrôle. Il lui demande quelle suite il estime devoir réserver aux doléances des anciens sous-chefs tendant à leur intégration dans le corps des chefs de contrôle et à l'alignement indiciaire de ce corps sur celui homologue des agents supérieurs de préfectures. (Question du 2 mars 1967.)

Réponse. — La situation des sous-chefs de section administrative des services extérieurs de la santé publique et de la population a été étudiée très attentivement par la commission interministérielle qui a préparé la réforme desdits services extérieurs et dont les travaux ont abouti aux décrets du 30 juillet 1964. Les représentants de l'ex-ministère de la santé publique et de la population n'ont pas manqué de rappeler, devant cette commission, la situation très particulière des fonctionnaires du corps des chefs et sous-chefs de section administrative. La solution finalement retenue a consisté à verser les chefs de section administrative et les contrôleurs départementaux des lois d'aide sociale dans un corps d'extinction garantissant un déroulement de carrière continu jusqu'à l'indice net 420 et à intégrer les sous-chefs de section administrative dans le nouveau corps de catégorie B. — type des secrétaires administratifs qui comprend les secrétaires administratifs de classe normale et de classe exceptionnelle et les chefs de section. Si l'échelonnement indiciaire des secrétaires administratifs de classes normale et exceptionnelle est identique à celui des sous-chefs de section administrative, le nouveau grade de chef de section, en revanche, plafonne à l'indice 390 alors que l'indice terminal de chef de section administrative était de 420 net. C'est sur ce point que les sous-chefs de section estiment subir un préjudice dans le déroulement de leur carrière qui, par voie d'avancement au grade de chef de section administrative, pouvait se terminer à l'indice 420. Il avait été envisagé, en première hypothèse, à l'occasion de la création du grade de secrétaire administratif en chef (indice terminal 420), de faciliter aux ex-sous-chefs de section administrative l'accès à ce grade. Cette solution n'a finalement pas été retenue par le ministre des affaires sociales qui, soucieux de pallier exactement le désavantage subi par ces fonctionnaires, a proposé à M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique et à M. le ministre des finances une modification du décret n° 64-786 du 30 juillet 1964 tendant à ce que, désormais, les ex-sous-chefs de section administrative soient intégrés dans le corps des chefs de contrôle, dès lors qu'ils auront atteint le grade de chef de section. Il n'est pas prévu de relever concurremment les indices du corps des chefs de contrôle.

### EQUIPEMENT ET LOGEMENT

7107. — M. Roger Carcassonne demande à M. le ministre de l'économie et des finances si les sommes versées par les employeurs au titre de la participation de 1 p. 100 à la construction et conservées par une société de construction pour l'obtention d'un appartement (laquelle a dû mettre son permis de construire en suspens durant quatre années du fait de modifications survenues dans le plan d'aménagement d'une ville) peuvent être soit reversées à un organisme accrédité à recevoir le 1 p. 100 construction, soit être utilisées, dans un délai à fixer, à la construction directe, pour éviter le 2 p. 100 de pénalisation. (Question du 11 octobre 1967, transmise pour attribution par M. le ministre de l'économie et des finances à M. le ministre de l'équipement et du logement.)

Réponse. — La modification de l'affectation donnée initialement par les employeurs aux sommes versées à des organismes collecteurs et pour lesquelles leur a été délivré un reçu libérateur ne peut

intervenir qu'avec l'accord du directeur départemental de l'équipement du lieu du siège social de l'entreprise. Si ce dernier estime que des circonstances très particulières ont en effet modifié considérablement les conditions de réalisation par une société de construction du programme dans lequel l'employeur devait obtenir un logement en contrepartie de l'investissement de sa contribution de 1 p. 100 sur les salaires, une dérogation est accordée autorisant soit le virement de fonds par les soins de la société de construction au profit d'un autre organisme collecteur désigné par l'employeur, soit à titre tout à fait exceptionnel le versement en espèces, en faveur de l'employeur lui-même, auquel est fixé un délai pour réinvestir.

**7131. — M. Etienne Dally** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur l'anomalie que comportent les dispositions de l'article 2 du décret n° 67-779 du 13 septembre 1967. En vertu de ce texte, la majoration de 50 p. 100 afférente, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968, au loyer des locaux insuffisamment occupés dans les communes visées à l'article 10-7° de la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948 modifiée ne s'appliquera pas aux personnes titulaires d'une pension de grand invalide de guerre ouvrant droit au bénéfice des dispositions de l'article L. 31 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre non plus qu'à celles en possession d'une rente d'invalide du travail correspondant à une incapacité au moins égale à 80 p. 100. C'est dire que les victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles seront, très équitablement, admises au bénéfice de l'exonération de la majoration susvisée, sous réserve que leur invalidité atteigne un minimum de 80 p. 100, alors qu'il sera exigé des invalides de guerre une incapacité minimale de 85 p. 100 pour prétendre à cette exonération. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les motifs d'une telle discrimination et les mesures qu'il compte prendre pour la faire cesser en alignant, au regard du régime institué par le décret susvisé du 13 septembre 1967, la situation des ressortissants du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre sur celle des titulaires de rentes d'invalides du travail. (*Question du 24 octobre 1967.*)

*Réponse.* — Les aménagements apportés par le décret n° 67-779 du 13 septembre 1967 aux conditions d'application de la majoration de 50 p. 100 de la valeur locative en cas d'occupation insuffisante ou de sous-location sont la conclusion d'études interministérielles et il n'est pas envisagé actuellement d'y apporter des modifications. D'ailleurs, la législation des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre et la législation relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles présentent, tant dans leur fondement même qu'en ce qui concerne les modalités de calcul de la pension ou de la rente qui en découlent, des différences profondes qui rendent pratiquement impossible toute comparaison entre les indemnités et, par voie de conséquence, l'établissement d'une parité entre les ressortissants de ces deux régimes de réparation. Le premier, en effet, tend à indemniser l'atteinte à l'intégrité physique de la personne, c'est-à-dire l'incapacité fonctionnelle. Le montant de la pension allouée, de même que le pourcentage d'invalidité en fonction duquel il est fixé, présentent donc un caractère forfaitaire absolument indépendant de la qualification et de l'activité professionnelle. Au contraire, le régime des accidents du travail a pour objet de réparer la diminution de la capacité de travail et de gain, autrement dit l'incapacité professionnelle. Le montant de la rente y est donc calculé en fonction, d'une part, du salaire de la victime, d'autre part, du taux d'incapacité permanente, qui est déterminé lui-même compte tenu notamment de l'âge, des facultés physiques et mentales de la victime, des aptitudes et de la qualification professionnelle.

**7148. — M. Jacques Ménard** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que le décret n° 53-701 du 9 août 1953 a institué, à la charge des employeurs, une contribution en faveur de la construction dont l'effort a été déterminé à raison de 1 p. 100 des salaires versés. Les employeurs ont pu se libérer par des prêts, des subventions ou des investissements de diverses natures. Par circulaire du 29 novembre 1955, publiée au *Journal officiel* du 2 décembre 1955, le ministre de la construction et du logement a fait connaître que seraient libératoires au regard de la contribution susvisée des employeurs, les fonds investis dans les travaux de modernisation ou d'amélioration de maisons situées dans des communes rurales et ayant donné lieu à l'octroi de primes à l'amélioration de l'habitat rural, dont les modalités d'attribution découlent du décret n° 55-558 du 20 mai 1955, du décret du 19 septembre 1955 et de l'arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1955. Il lui demande si les fonds décaissés pour des travaux correspondant aux exigences légales sont libératoires si ces travaux ont été effectués dans

une maison occupée par un employeur pour son usage personnel à titre d'habitation principale, conformément à la solution adoptée pour les constructions neuves suivant circulaire MRL du 15 décembre 1953 et note du 11 mai 1959 BOCF 1959-11813 ou bien s'il est nécessaire que la maison soit occupée par des personnes étrangères. Il est précisé qu'il s'agit de travaux effectués en 1956 et antérieurement à la nouvelle réglementation. (*Question du 24 octobre 1967.*)

*Réponse.* — L'honorable parlementaire est invité à identifier, par lettre adressée directement au ministre de l'équipement et du logement, le cas particulier à l'origine de la présente question écrite. Il pourra alors être procédé, compte tenu des circonstances propres à cette affaire, à une étude dont les conclusions lui seront communiquées.

## TRANSPORTS

**7055. — M. Michel Darras** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur l'opposition manifestée par les transporteurs routiers à l'encontre du projet de mise en application, au 1<sup>er</sup> janvier 1968, d'une redevance supplémentaire d'infrastructure routière frappant la circulation des véhicules industriels lourds. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sa position à cet égard. (*Question du 20 septembre 1967.*)

*Réponse.* — Si l'infrastructure routière existante peut supporter sans inconvénient les voitures individuelles, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'essieux lourds dont l'usage entraîne une dégradation des chaussées. Cette dégradation est d'autant plus grande et d'autant plus rapide que le nombre des poids lourds est plus élevé. Pour faire face à cette situation, deux politiques sont possibles : la première consiste à interdire les essieux lourds : c'est la solution adoptée jusqu'à présent par la plupart des pays européens qui limitent à 10 tonnes la charge par essieu ; la deuxième conduit à fixer un plafond plus élevé à la charge par essieu, mais à faire payer aux utilisateurs le coût supplémentaire d'entretien du réseau routier. La première politique est autoritaire et donc contestable, la deuxième est plus libérale puisque les transporteurs ont alors le choix entre l'utilisation de véhicules à essieux plus légers, donc moins rentables, et l'emploi de véhicules à essieux lourds, plus rentables, mais payant la redevance. L'adoption par la France de l'essieu de 13 tonnes, défendu par ailleurs par notre pays devant les instances européennes, tenait compte de la plus grande rentabilité que les véhicules correspondants présentaient pour les entreprises de transport routier. Elle était donc justifiée sur le plan des entreprises. Mais elle ne tenait pas compte des frais supplémentaires occasionnés à la collectivité par les essieux lourds : la mesure prise était donc imparfaite et il était donc indispensable de la compléter par l'institution d'une redevance d'infrastructure. Les deux systèmes, français et étrangers, devenaient à ce moment là cohérents : ou bien une limitation administrative stricte, ou bien une plus grande liberté mais donc il fallait payer le juste prix. L'expérience a montré, et les calculs ont confirmé que, durant ces dernières années, les réseaux routiers nationaux et départementaux se détérioraient rapidement et que cette détérioration était due à l'usage croissant des véhicules à essieux lourds (ainsi d'ailleurs qu'aux surcharges des véhicules) ; les dépenses de renforcement des chaussées augmentent alors que la seule taxe spécifique (la taxe intérieure sur le gas-oil) ne suffit pas à couvrir le surcroît de dépenses supporté par la collectivité. Par ailleurs, les transports se caractérisent par un renforcement de la concurrence, marquée par une érosion sensible de la position des chemins de fer, dont la situation financière ne cesse de se dégrader. On peut, dans ce domaine, hésiter également entre deux politiques : la première consiste à renforcer les protections réglementaires dont bénéficie le chemin de fer, en accentuant le caractère contraignant du contingentement ; la seconde, au contraire, s'inspire du souci d'organiser un véritable marché des transports, dont l'économie tout entière doit tirer profit. Une libéralisation progressive des transports est donc souhaitable, à condition que soit réalisée l'égalité des conditions de concurrence entre modes de transport. C'est ce dernier souci, joint à la nécessité de permettre l'utilisation rationnelle des véhicules à essieux de 13 tonnes, qui a conduit au choix de la redevance. Celle-ci est modulée selon la charge effective par essieu et le kilométrage annuel parcouru : en sont déduits les parcours à l'étranger ainsi que les parcours sur autoroute et sur voie ferrée (transport mixte rail-route). Cette redevance n'est pas discriminatoire vis-à-vis des véhicules à essieux lourds, car il est encore beaucoup plus rentable pour une entreprise d'utiliser un véhicule à essieu de 13 tonnes en payant la redevance d'un véhicule à essieux de 10 tonnes exempt de la même redevance. Il convient d'ajouter que toutes les précautions ont été prises pour que l'institution de cette redevance n'entraîne d'inconvénients sensibles, ni pour les entreprises de transport, ni pour les constructeurs, les taux de celle-ci ayant notamment été fixés à un niveau très sensiblement inférieur à ceux auxquels aboutissaient les calculs.

