

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 21^e SEANCE

Séance du Mercredi 25 Novembre 1970.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 2166).
2. — Loi de finances pour 1971. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2166).
Transports (aviation civile) :
MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Robert Galley, remplaçant M. Raymond Mondon, ministre des transports ; André Méric, Yvon Coudé du Foresto, Ahmed Abdallah, Marcel Martin.
Suspension et reprise de la séance.
MM. André Aubry, Marcel Lambert, Georges Marie-Anne, le ministre.
Adoption des crédits.
Éducation nationale (début) :
Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. Jean Sauvage, rapporteur spécial (enseignement supérieur).
3. — Bienvenue aux représentants du Sénat belge (p. 2187).
4. — Loi de finances pour 1971. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2187).
Éducation nationale (fin) :
M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE GARET

MM. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale ; Jean Nayrou, Edgar Tailhades, Paul Minot, René Jager, Jacques Pelletier.
Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY

Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Jacques Henriët, Pierre Giraud, Adolphe Chauvin, Mme Catherine Lagatu, MM. Georges Lamousse, Marcel Gargar, Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat à l'éducation nationale ; le ministre.

Sur les crédits :

M. Robert Schmitt.

Amendement n° 106 de M. Adolphe Chauvin. — M. le rapporteur pour avis, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. le ministre. — Rejet.

Amendement n° 107 de M. Adolphe Chauvin. — M. le rapporteur pour avis, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. le ministre. — Adoption.

MM. Jacques Habert, Pierre Giraud.

Adoption du titre V au scrutin public.

Art. additionnel 70 bis (amendement n° 105 de M. André Armengaud) :

MM. André Armengaud, le ministre, Jean Sauvage, rapporteur spécial.

Adoption de l'article.

5. — Ordre du jour (p. 2212).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1971

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 1971, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 53 et 54 (1970-1971).]

Transports.

II. — AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, II. — Aviation civile.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre 1970 sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les rapporteurs et les groupes pour la discussion de ce budget sont les suivants :

M. le rapporteur spécial de la commission des finances : 30 minutes ;

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques : 20 minutes ;

Groupe des républicains indépendants : 9 minutes ;

Groupe socialiste : 8 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 8 minutes ;

Groupe d'union des démocrates pour la République : 6 minutes ;

Groupe communiste : 5 minutes ;

Groupe des non-inscrits : 5 minutes.

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

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, mes chers collègues, votre présence ici, monsieur le ministre, indique que M. Mondon est à nouveau fatigué. Je me fais l'interprète de tous mes collègues pour lui souhaiter un prompt rétablissement. C'est le vœu que nous formons tous et que nous vous demandons de lui transmettre.

M. le président. Monsieur le ministre, nous vous chargeons une fois de plus de transmettre à M. Raymond Mondon les vœux de rétablissement du Sénat tout entier.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous remercie, monsieur le président.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Le transport aérien occupe dans la vie économique mondiale une place grandissante. Notre pays n'y échappe pas et connaît le même phénomène.

L'année 1971 est la première du VI^e Plan. Pour donner à notre pays la place qui lui revient dans le cadre européen, le Plan est axé avant tout sur l'industrialisation et cela demande qu'un effort particulier soit fait sur les éléments essentiels que sont les transports, les télécommunications et la promotion des hommes, domaines si importants dans l'aéronautique.

C'est en fonction de cette expansion du transport aérien et des options du VI^e Plan que nous avons examiné le projet de budget de l'aviation civile pour 1971.

A cette occasion, tout comme l'année dernière, nous avons procédé à de nombreuses auditions et nous avons reçu un important courrier.

Je vais donc aujourd'hui vous faire part de mes observations, observations que la commission des finances du Sénat m'a demandé de rapporter.

Force nous est de constater que le budget qui nous est présenté est un budget de stagnation et, dans certains domaines, de régression.

Globalement, sa progression ne dépasse pas 5,9 p. 100, soit nettement moins que l'augmentation moyenne de l'ensemble des crédits du budget général qui, lui, s'accroît de 8,7 p. 100.

Si la progression des dépenses ordinaires est du même ordre de grandeur que celle du budget général, par contre, c'est sur les investissements en capital que nous constatons un ralentissement de la croissance des dotations budgétaires : les autorisations de programme ne progressent que de 1,2 p. 100 et les crédits de paiement, pour leur part, de 4,6 p. 100.

L'aviation civile française a connu, en 1970, et connaît encore un malaise qu'il est urgent de dissiper. Il conditionne l'avenir.

Depuis des années, nous déplorons la dispersion dans Paris des locaux utilisés par les différents services de l'aviation civile ; aussi est-ce avec satisfaction que nous avons noté l'effort fait, cette année, avec le regroupement de certains services avenue de Friedland. Il faut l'accentuer et le poursuivre car c'est la condition d'un meilleur rendement des services et la possibilité d'une meilleure coordination.

Depuis la démission du secrétaire général, le problème de l'existence du secrétariat à l'aviation civile est à nouveau posé et de bons esprits pensent que dans le cadre de la structuration du ministère des transports, il faut supprimer le S. G. A. C. afin de faciliter les organisations horizontales préconisées par certains.

L'aviation civile doit rester une entité. Il m'a été agréable d'entendre un de vos collaborateurs affirmer au banquet de l'A. P. N. A., jeudi dernier, qu'il n'était pas question de supprimer l'entité « aviation civile ».

Celle-ci, en effet, se caractérise essentiellement par son aspect international et son évolution technique accélérée. Il n'est pas besoin d'une analyse détaillée pour mettre en évidence ses éléments essentiels.

Le transport aérien international représente plus de 95 p. 100 du transport aérien français : les tarifs aériens sont fixés sur des bases internationales ; la réglementation économique est internationale. En effet, par exemple : les libertés de l'air résultent de la convention de Chicago ; les droits aériens sont négociés par les Etats dans le cadre d'accords bilatéraux.

La réglementation technique, qu'il s'agisse de la certification, de l'exploitation des avions, des brevets et licences du personnel navigant, des aérodromes et de la navigation aérienne, est déterminée dans le cadre de l'organisation internationale de l'aviation civile.

Quant à l'organisation technique accélérée, elle est évidente dans le domaine des avions, des aérodromes et de leurs équipements, des personnels navigants et non navigants qui la subissent.

Cette description bien sommaire des activités d'aviation civile et les orientations prévisibles à court et moyen terme montrent bien que le but poursuivi par les différents services est : d'orienter, de coordonner et de contrôler les activités de transport du travail aérien et d'aviation générale ; de promouvoir leur développement et d'assurer la sécurité de leurs exploitations.

Cette mission ne peut être remplie d'une façon suffisante si la coordination technique des différentes actions entreprises par les directions et services responsables dans leur domaine propre n'est assurée par un responsable unique, compétent et permanent placé directement sous l'autorité du ministre.

L'absence de responsable actuellement se fait lourdement sentir et un certain découragement se manifeste parmi les cadres. Il est urgent d'y mettre fin et de prendre position d'une manière définitive.

Au moment où les plus grands pays aéronautiques éprouvent le besoin de regrouper leurs attributions d'aviation civile, la France ne peut faire le mouvement inverse.

La grève des contrôleurs de la circulation aérienne trouve son origine dans la croissance du trafic et dans l'évolution constante des techniques de contrôle. La nécessité d'adapter les services à cette constante évolution s'est longtemps heurtée à la rigidité relative des structures de la fonction publique.

Le protocole d'accord du 15 juillet 1970 a accordé à ce personnel des avantages notables tant sur le plan indemnitaire que sur le plan statutaire. Ces avantages se traduisent sur le budget de 1971 par une augmentation de 32 p. 100 du montant global des rémunérations des agents de la navigation aérienne.

Ces avantages, s'ils ont mis fin à une situation, ont par contre créé un malaise certain dans les autres catégories de personnel.

A la météorologie, le climat social s'est dégradé, une des causes principales étant l'octroi d'avantages à la navigation aérienne. Il s'est traduit par des grèves en octobre. C'est la première fois, en effet, que les rémunérations de la météorologie décrochent de celles de la navigation aérienne.

Mauvais climat social, également pour les mêmes raisons, parmi les personnels dits « communs » du S.G.A.C. Ils sont obligés, pour exercer valablement leurs fonctions, d'acquiescer par des stages ou sur place des connaissances techniques qui débordent nettement les frontières de leur corps d'origine.

Je sais que vous vous efforcez, monsieur le ministre, de résoudre ces problèmes délicats. Je fais des vœux pour que vous y parveniez rapidement et que, d'autre part, les syndicats collaborent efficacement à l'élaboration de solutions, sans pour cela accélérer une dégradation économique qui, en définitive, nuira à tout le monde.

Revenant sur le problème du contrôle de la circulation aérienne, nous avons appris tout dernièrement que le Gouvernement avait confié à un conseiller à la Cour des comptes une étude afin de déterminer si la création d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne regroupant les moyens militaires et civils répondait au besoin de coordination entre la circulation aérienne civile et la circulation aérienne militaire.

Si une telle création était décidée, je le regretterais, car sur le plan technique elle n'est pas une nécessité. Dès maintenant, en effet, une grande partie de mouvements militaires se trouve déjà intégrée dans la circulation aérienne générale dont le contrôle est assuré par les centres de contrôle qui dépendent du S.G.A.C. Seuls échappent au contrôle civil les mouvements opérationnels qui sont sous contrôle militaire, encore que la coordination est réalisée par l'échange d'informations entre civils et militaires. Sur le plan politique et surtout sur le plan européen, d'autre part, les conséquences risqueraient d'être graves à terme.

La France est à l'origine de la création d'*Eurocontrol* qui va bientôt entrer dans une phase opérationnelle. Or les militaires s'opposent à l'intégration dans *Eurocontrol*. Ne serait-ce pas contraire à l'esprit de relance de l'Europe que nous connaissons actuellement ?

81,3 % des dépenses en capital et 54,7 % de l'ensemble des dépenses pour l'aviation civile sont consacrées aux dépenses d'études et de prototypes, c'est-à-dire nos trois grands programmes Concorde-Airbus-Mercure.

Notre construction aéronautique dispose de bureaux d'études remarquables. Elle voit ses fabrications civiles prendre une place de plus en plus importante par rapport aux fabrications militaires. Cette tendance ne fera que s'accroître dans les années futures. Ne prévoit-on pas, en effet, qu'à la fin du VI^e Plan 65 p. 100 de son activité sera civile ?

Le redressement de notre industrie aéronautique amorcé depuis la fin 1969 se poursuit. Le nombre de son personnel augmente ; il était de 100.000 en juillet 1970.

Son chiffre d'affaires est de 7 milliards, dont 2,3 pour l'exportation, et elle possède des commandes pour 5 milliards, chiffres encore jamais atteints.

Nous nous réjouissons et nous sommes satisfaits que cette heureuse conjoncture ait provoqué en six mois un renversement de tendance à la S.N.E.C.M.A. qui recrute maintenant du personnel.

L'action de l'Etat a été bénéfique et le sort de notre industrie, qui dispose maintenant d'une gamme très riche de matériels, est assuré.

Les deux prototypes Concorde viennent successivement d'atteindre la vitesse de mach 2 après une exploration progressive et une mise au point longue et minutieuse. Le comportement de ces avions en vol supersonique demeure remarquable et assure une parfaite sécurité.

Il reste à vérifier les caractéristiques aérodynamiques et les consommations de carburant correspondant aux engagements pris vis-à-vis des compagnies aériennes en vue de parvenir à la signature définitive de contrats commerciaux, ce qui devrait intervenir vers la mi-1971, après que certaines hypothèses soient levées, en particulier sur les problèmes du bruit, car il sera mis en service au même moment que des avions qui feront moins de bruit comme le 747.

C'est un programme fort coûteux. Certes, le point de non retour étant largement dépassé, il importe de disposer de moyens suffisants pour poursuivre ce programme qui fait honneur aux techniciens français et britanniques.

Sur le plan technique ce sera un succès, personne n'en doute. Reste à fixer le prix de vente de cet appareil. Il faudra auparavant régler des problèmes difficiles tels que celui de la récupération des frais de développement et celui du niveau des redevances à appliquer.

La construction d'Airbus A 300 B se poursuit suivant un plan de coopération qui unit les industries françaises, allemandes et hollandaises et progresse dans de bonnes conditions. Nous savons que ces trois gouvernements ont engagé des conversations avec le gouvernement anglais, qui possède le dossier d'un avion gros porteur, le BAC 311, dont les caractéristiques

sont proches de l'Airbus, afin d'obtenir sa participation à la réalisation de l'Airbus, qui a fait, il est bon de le signaler, l'objet d'une importante lettre d'intention de la compagnie Air France.

Nous souhaitons vivement que ces négociations aboutissent à un accord conforme aux intérêts de chacun des partenaires démontrant par là le triomphe du bon sens sur les considérations plus ou moins désuètes de prestige.

Construit par les Avions Marcel Dassault le programme du court courrier Mercure se poursuit normalement. Les premiers exemplaires seront livrés en 1973. Ce court-courrier, dont les études sérieuses ont été menées en s'entourant des conseils permanents des exploitants connaissant d'une façon parfaite les problèmes d'entretien, doit permettre un coût d'exploitation avantageux sur les étapes inférieures à 1.000 kilomètres, c'est-à-dire la majorité des liaisons européennes et de nombreuses liaisons américaines. Ajoutons que la procédure de financement a fait l'objet d'un protocole particulièrement bien étudié et dont l'application se déroule dans les meilleures conditions. C'est ainsi que le constructeur vient d'être autorisé à engager la deuxième phase des opérations qu'il préfinance, la participation de l'Etat n'intervenant qu'ultérieurement, conformément au planning initial.

Je disais au début de cet exposé que le transport aérien occupe dans la vie économique mondiale une place grandissante qui se traduit par une augmentation de 12 p. 100 du nombre de passagers transportés de 1968 à 1969, alors que dans le même temps le fret progressait de 27 p. 100.

Notre pays, en ce qui le concerne, accuse des taux de variation beaucoup plus importants. Cela est dû, il est vrai, aux faibles résultats enregistrés en 1968.

Cet essor continu entraîne dans tous les pays de lourdes dépenses d'équipement tant en matériel volant qu'en installations au sol, en même temps que des problèmes de formation aéronautique, ces dépenses d'équipement étant provoquées par l'apparition de techniques nouvelles et un effort de modernisation commandé par les impératifs de la sécurité et par la pression de la concurrence étrangère.

1970 a été caractérisé par la mise en service des premiers appareils gros porteurs, les Boeing 747. La mise en ligne des nouvelles générations d'appareils se produisant au moment où le transport aérien atteint une nouvelle dimension ce qui a comme corollaire un accroissement extrêmement important des investissements en matériel volant et en matériel au sol qui pèsera lourdement sur l'économie des compagnies aériennes.

Par son trafic, notre compagnie nationale Air France se place au deuxième rang des compagnies européennes et au quatrième dans le monde pour le trafic international. Air France exerce son activité dans les secteurs internationaux concurrentiels. De ce fait, certains des problèmes qui se posent dès 1970 à l'industrie du transport aérien international influencent, par la force des choses, la situation d'Air France.

Nous nous réjouissons de constater que cette année il n'est pas nécessaire d'inscrire au budget une subvention pour notre compagnie nationale. Malgré cela Air France va devoir faire, de 1970 à 1974, des investissements importants. Ils seront d'environ cinq milliards pour cette période. Ces investissements ne correspondent nullement à une politique offensive en matière de capacité, mais représentent au contraire le mouvement acceptable si l'on veut éviter que le transport aérien français qui est une des premières industries fournissant des devises, avec Renault et Rhône-Poulenc, ne soit littéralement laminé par des concurrents plus puissants et mieux soutenus.

Pour faire face au financement d'une partie de son programme d'investissement, la Compagnie Air France fut autorisée, le 8 janvier 1970, à doubler son capital. Il passait ainsi de 500 millions à un milliard de francs. Il était prévu que les actions nouvelles seraient libérées, partie par consolidation de la dette, partie par apport d'argent frais. A ce jour 130 millions ont été versés par l'Etat. Une nouvelle tranche de cette augmentation du capital n'est pas prévue pour 1971. Cette situation est particulièrement préoccupante. La disproportion entre le capital et les dépenses d'investissement risque en effet de placer la compagnie Air France en position difficile et incertaine dans ses négociations avec les banques étrangères, en particulier américaines, pour obtenir les prêts dont elle a besoin pour l'acquisition de ses matériels.

Dans le même temps notre compagnie, devant une insuffisance quantitative et qualitative des capacités d'hébergement qui constitue un handicap fondamental pour ses transports, a dû se lancer dans une promotion de politique hôtelière, surtout au moment où on demande de plus en plus au transporteur le service complet incluant transport et hébergement.

Bref, cette augmentation des investissements entraîne un accroissement des frais financiers auxquels s'ajoute un alourdissement des charges de toute nature ; je citerai entre autres : les

redevances d'aéroports ; les charges de personnel ; les dépenses liées à l'installation et au fonctionnement des aides à la navigation, sans oublier l'incidence financière qu'auront dans l'avenir, le problème des nuisances du transport aérien.

L'autre grande compagnie française, l'Union des transports aériens, possède une vocation internationale attestée par la distance moyenne parcourue par passager, 5.370 kilomètres, la répartition des droits de trafic entre l'U. T. A. et Air France faisant l'objet d'accords de coopération qui s'exercent dans de bonnes conditions.

En corollaire de cette vocation internationale, l'U. T. A. poursuit sa politique de développement hôtelier, axée sur les principales escales de son réseau d'Afrique, d'Extrême-Orient et du Pacifique.

Cette politique hôtelière concourt au développement harmonieux du trafic, et pour affronter l'accroissement prévu pour les années à venir, l'U. T. A. a été autorisée à accroître sa flotte par la commande d'appareils Douglas DC 10-30 ; la maintenance et l'entretien de ces appareils se fera au sein d'un groupement avec trois autres compagnies européennes. La participation de l'U. T. A. à ce groupement de sociétés internationales lui apportera des avantages s'ajoutant à ceux qui résultent de sa personnalité propre et de son dynamisme.

Après avoir constitué un réseau cohérent et mis en place des flottes de Viscount-Caravelle-Fokker, Air Inter a développé son action commerciale : en élargissant sa clientèle ; en développant son efficacité ; en améliorant la qualité des services offerts, notamment en ce qui concerne la ponctualité, par la généralisation de la qualification « atterrissage tous temps » à la quasi-totalité des équipages de Caravelle.

En même temps, la compagnie s'est attachée à développer son activité « fret » et à étendre son implantation en province.

Les résultats de ces actions sont éloquentes : 2,4 millions de passagers transportés avec un coefficient de remplissage de 63,9 p. 100 et un bénéfice d'exploitation d'environ 7,4 millions de francs.

Pour 1970, le maintien de l'équilibre financier n'aurait pu être envisagé sans le récent ajustement tarifaire, d'autant plus que la compagnie a dû supporter, outre la hausse des prix et services courants, l'incidence de la dévaluation sur certains frais financiers liés à des opérations d'emprunt, ainsi qu'à un relèvement important des tarifs d'assistance en escale.

En 1971, Air-Inter va affronter plus de problèmes d'expansion que de problèmes d'équilibre et envisage de modifier complètement ses rapports avec les collectivités locales dans l'exploitation des lignes qu'elle dessert.

Dans le même temps elle s'efforcera de résoudre plusieurs problèmes.

L'un est d'ordre financier. La compagnie envisage de transformer dans un proche avenir sa flotte aérienne par l'acquisition de Mercure et éventuellement d'Airbus. Pour assurer le financement des 700 millions nécessaires l'aide du F. D. E. S. lui sera indispensable, la compagnie pour sa part pouvant autofinancer 20 à 25 p. 100 de ces investissements.

L'autre concerne la qualité des services offerts. L'une des qualités majeures d'un moyen de transport est la ponctualité. Elle conditionne son développement. Une certaine priorité devrait être accordée aux avions de la compagnie intérieure, la perte d'un certain laps de temps étant proportionnellement plus importante et dommageable sur les parcours métropolitains que sur les parcours longs-courriers.

De même Air-Inter est très attentive aux problèmes des liaisons aéroport-ville, problème sur lequel je reviendrai dans un instant.

J'en viens maintenant aux problèmes de l'aviation dite de troisième niveau qui méritent une attention particulière.

Depuis quelques mois nous assistons à une prolifération de petites entreprises de transport aérien. Cette prolifération s'avère en réalité très anarchique et les autorisations accordées sont beaucoup plus des autorisations d'ordre administratif que des évaluations des capacités techniques et opérationnelles des entreprises candidates. Dans ce domaine il n'y a aucune politique constructive.

On aurait pu penser que ces transporteurs aériens dits du troisième niveau pouvaient se classer en deux catégories distinctes : d'abord ceux qui mettent en œuvre des avions d'un poids total au décollage supérieur à 5.700 kilogrammes et qui exploitent des services réguliers.

Il s'agit de véritables transporteurs qui effectuent des services complémentaires des lignes d'Air Inter avec lesquelles une coordination étroite doit être effectuée.

Ces transporteurs devraient bénéficier d'une autorisation d'une durée suffisante pour leur permettre d'investir et de crédits à long terme du F. D. E. S. ; mais un contrôle technique sérieux devrait leur être imposé.

Puis il y a ceux qui mettent en œuvre des avions d'un poids total au décollage inférieur à 5.700 kilogrammes. Il s'agit en fait, le plus souvent, de services à la demande, organisés avec de petits bimoteurs. Beaucoup de ces entreprises ne sont pas viables et leur exploitation est très éphémère. Il ne paraît pas bon de délivrer des autorisations qui leur créent des droits et le régime de la simple déclaration, assortie d'un contrôle technique strict afin de s'assurer que les conditions minima de sécurité sont remplies, paraît suffisant.

Ce système devrait permettre une meilleure promotion du transport aérien dans les régions déshéritées, sans que le problème des droits puisse se poser au départ.

De même, il devrait permettre d'assurer une complémentarité du réseau exploité par Air Inter, qui ne pourrait rester dans un conservatisme confortable, tout en évitant qu'une concurrence abusive ne jette une perturbation profonde parmi les transports intérieurs.

Le développement du trafic aérien, l'importance de notre aviation générale impliquent une politique d'infrastructure aéroportuaire dynamique.

Les crédits inscrits au budget pour l'entretien des infrastructures des aéroports sont, notamment, insuffisants pour un entretien satisfaisant des installations, bien qu'une augmentation d'un million de francs soit demandée. On peut déplorer, à ce propos, que l'Etat ait une fâcheuse tendance à ne pas entretenir son domaine.

Les dépenses en capital vont permettre certains travaux, dont le plus important est la réalisation de la première tranche de Lyon-Satolas. Le coût total de cette tranche est de 300 millions de francs ; il sera financé moitié par l'Etat, moitié par les collectivités locales, à charge par elles de rentabiliser les emprunts qu'elles feront par les recettes aéroportuaires.

Les autres opérations pâtissent de cette réalisation. Les crédits restant permettant d'effectuer, entre autres, l'allongement à 3.000 mètres de la piste de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et des acquisitions mobilières pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

S'agissant des aéroports régionalisés pour lesquels l'Etat a amorcé une politique de désengagement financier, il est heureux qu'ait été créé un organisme d'assistance technique, le G. A. I. A. L., capable d'assister les collectivités locales pour des tâches auxquelles beaucoup d'entre elles ne sont pas préparées.

L'aéroport de Paris apparaît comme le type même de l'entreprise bien gérée et qui, malgré de lourdes difficultés, réussit à effectuer des investissements de grande ampleur en respectant à la fois les délais de réalisation et les prévisions financières initiales.

Parmi les problèmes qui se posent à l'aéroport de Paris, trois d'entre eux retiendront mon attention.

Le premier est d'ordre financier. Cet établissement autonome agrandi Orly et construit Roissy-en-France. Des investissements considérables sont nécessaires, de l'ordre de 600 millions de francs par an, et l'on conçoit facilement qu'ils ne peuvent être pris sur les ressources propres de l'aéroport. D'autre part, ils ne peuvent être étalés, afin que Roissy soit prêt pour accueillir Concorde au début de 1974.

Nous avons noté avec satisfaction que l'Etat avait accordé à l'aéroport de Paris une dotation en capital de 120 millions de francs, dotation qu'il sera souhaitable d'accorder pendant quelques années afin de conserver à cet établissement sa compétitivité, tout en lui permettant de faire les investissements nécessaires à son expansion.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si vous avez envisagé la participation financière de la ville de Paris, du district et de la chambre de commerce ? Ces collectivités locales sont directement intéressées par la réalisation de Roissy-en-France et Paris doit avoir un régime identique à celui qui est demandé à Lyon dans la réalisation de Lyon-Satolas.

Le deuxième problème est celui de la desserte d'Orly, de Roissy-en-France, voire de la liaison d'Orly à Roissy.

Je sais que de gros efforts ont été faits ou sont en cours pour la desserte routière, très saturée, d'Orly. Aussi une desserte ferroviaire apparaît-elle comme indispensable.

Les exutoires routiers prévus pour Roissy pourront assurer une desserte routière convenable de l'aéroport jusque vers 1977-1970 ; au-delà, la saturation prévisible de la voirie urbaine conduit à prévoir une desserte ferroviaire.

Pour permettre une coordination nécessaire entre les trafics des deux aéroports d'Orly et de Roissy, une liaison rapide par aérotrain est à l'étude. Nous serions heureux, monsieur le ministre, s'il vous était possible de faire le point sur cette question.

Enfin, le troisième problème est celui du bruit, qui constitue une des nuisances les plus graves apportées par un aéroport. Il résulte du développement du trafic et de la généralisation des avions à réaction sur la plupart des aéroports internationaux.

Je ne m'étendrai pas sur les actions à entreprendre pour limiter cette nuisance car j'en ai longuement traité dans mon rapport écrit. J'insisterai seulement sur la nécessité de réaliser autour des aéroports une urbanisation efficace, sans limiter dans le voisinage les implantations industrielles et commerciales, qui seules assureront la compétitivité de la place de Paris à l'égard des aéroports étrangers concurrents et la rentabilité même des investissements consentis à Roissy-en-France.

Je vais maintenant parler d'une mesure qui a provoqué une grande émotion chez mes collègues maires de cités ayant un aéroclub, je veux dire la réduction des crédits affectés aux subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction.

Ce crédit permet chaque année de subventionner l'achat d'avions, de planeurs et de parachutes français ou fabriqués dans les pays du Marché commun par les associations aéronautiques agréées.

Ces subventions s'inscrivent dans le cadre de l'orientation des activités de l'aviation légère et sont destinées à faciliter l'achat de matériels par les associations qui s'intéressent particulièrement à la formation aéronautique des jeunes.

Au moment où l'aviation connaît un développement important, il est apparu nécessaire, en effet, d'élargir le champ de recrutement pour les carrières aéronautiques en facilitant l'initiation aéronautique des jeunes à l'école et, par un système progressif de sélection, d'en motiver un certain nombre grâce aux bourses de vol à voile et de vol à moteur distribuées chaque année. Cette orientation a d'ailleurs été retenue par le comité des transports aériens lors des travaux préparatoires à l'élaboration du VI^e Plan.

La réduction des crédits de subvention pour l'acquisition des matériels d'instruction va à l'encontre de cette politique, puisque le prix de revient d'une heure de vol avec un appareil non primé va être augmenté de la part d'amortissement correspondant à la valeur de la prime.

Cette réduction, mauvaise sur le plan des prix, est encore plus mauvaise sur le plan moral ; en effet, les aéroclubs comprennent difficilement que, d'un côté, on encourage la formation aéronautique des jeunes et que, de l'autre, on réduise les moyens indispensables à celle-ci.

J'ajoute que cette réduction risque de mettre en difficulté les petits constructeurs d'avions légers, tels que Wassmer et Robin, qui ont produit un effort considérable pour s'adapter aux technologies nouvelles, métalliques et plastiques.

Bref, nous comprenons mal cette réduction de crédit au moment où les activités aéronautiques sont en pleine expansion et où leur rôle bénéfique au sein de l'aviation civile est reconnu.

Les crédits destinés aux départements d'outre-mer et aux territoires d'outre-mer subissent aussi une compression, et je le regrette car ils mettent beaucoup d'espoir dans le trafic aérien pour leur apporter une certaine prospérité.

Un certain désengagement serait hautement préjudiciable, tant au rayonnement de notre pays dans cette plus grande France, qu'au resserrement de liens économiques, politiques et affectifs.

Le présent budget laisse donc sans solution nombre de problèmes, depuis ceux qui engagent de grandes masses budgétaires et le rayonnement de notre pays, jusqu'à ceux qui sont plus modestes et touchent à l'action quotidienne. Mais tous concourent à notre prestige et l'on voudrait être assuré, que le prochain budget sera dans la ligne du VI^e Plan et verra la réalisation des espoirs que l'on peut légitimement formuler en matière d'aviation civile.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la commission des finances soumet aux délibérations du Sénat les crédits présentés. (Applaudissements.)

M. 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. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, cette année, le transport aérien subit une nouvelle évolution, une évolution vers l'augmentation de la capacité des avions long courrier, des avions moyen courrier et, bientôt, des avions court courrier.

Le rapport qui vous est soumis par la commission des affaires économiques et du Plan traite de la situation des compagnies d'aviation, de l'activité de l'aéroport de Paris, de l'aviation légère et de l'état d'avancement de nos programmes de constructions aéronautiques.

En ce qui concerne notre compagnie nationale Air France, la vive progression du trafic au cours de l'année 1969 a effacé en partie les mauvais résultats de l'année 1968 et, si nous comparons des choses comparables, c'est-à-dire 1967 à 1969, un taux moyen de progression annuel de 12 p. 100 apparaît, comparable au taux de croissance des principales compagnies aériennes mondiales.

Un effort de compression des dépenses a été fait et on a réussi à limiter leur croissance à 14,2 p. 100, en dépit de l'expansion du trafic, alors que les recettes s'accroissaient de 26 p. 100. Cependant, nous devons remarquer que le bénéfice net comptable reste faible, moins de 1 p. 100 du produit des ventes et autres recettes de l'exploitation, et c'est une situation préoccupante pour une entreprise qui doit faire face d'ici à 1975 à des dépenses d'investissements de l'ordre de 6 milliards de francs.

En 1970, par contre, la progression du trafic n'a pas été aussi importante qu'il était escompté. Cela tient à différents incidents tels que la longue grève des contrôleurs de la navigation aérienne, la grève du zèle des douaniers et les nombreuses pannes et incidents techniques qui ont affecté la mise en service des Boeing 747.

Le trafic des premiers mois est en augmentation de 12,4 p. 100, mais il est cependant inférieur de 3 p. 100 aux prévisions. Il est donc probable qu'en 1970 le profit net escompté, 60 millions de francs, ne sera pas atteint et que l'exercice sera tout juste équilibré.

Il faut signaler, pour la compagnie Air France, une diminution délibérée de l'activité des charters, qui a été réduite de 40 p. 100 en raison d'une médiocre rentabilité de ce trafic.

Il faut signaler aussi que les compagnies aériennes mondiales connaissent une situation difficile, puisque deux grandes compagnies aériennes américaines exploitant un réseau international ont eu, pour le premier semestre de 1969, un déficit de 20 millions de dollars, qui s'est élevé à 65 millions de dollars pour le premier semestre de 1970.

Dans le contexte difficile du trafic mondial aérien, notre société se plaint que l'Etat, son unique actionnaire, ne lui accorde pas toute l'aide nécessaire, au moins sur le plan financier. Pour faire face aux investissements nécessaires, dont nous avons souligné le poids, la compagnie ne dispose que de trois moyens : l'augmentation du capital, les emprunts et l'autofinancement. Or, en ce qui concerne le premier point, la décision de principe de porter le capital de 500 millions à un milliard de francs semble ne pas se dérouler comme il était prévu, ainsi d'ailleurs que le prêt du F. D. E. S., pour lequel il paraît y avoir quelques difficultés. Notre commission insiste sur le fait qu'Air France est au premier rang de nos industries exportatrices et que le Gouvernement devrait en tenir compte dans sa politique générale.

L'U. T. A. a connu une progression de l'ordre de 16,6 p. 100 et les premiers résultats pour les huit premiers mois de 1970 marquent un accroissement du trafic de 10,2 p. 100. La progression a été, en 1970, sensiblement identique pour les passagers et le fret, alors que dans les années précédentes elle était bien supérieure pour le fret. Il faut indiquer également que le profit résiduel de l'exploitation est vraiment infime par rapport au niveau du chiffre d'affaires et que nous retrouvons là les difficultés que connaîtra la Compagnie Air France pour assurer la modernisation de son matériel puisque, en ce qui concerne l'U. T. A., les paiements annuels à effectuer au titre des investissements vont passer de 60 millions en 1970 à 414 millions en 1973.

En ce qui concerne la Compagnie Air-Inter, le nombre de tonnes-kilomètres offertes s'est accru, d'une année à l'autre, de 35,60 p. 100, cette augmentation résultant aussi bien du renforcement de la flotte propre de la compagnie que de l'affrètement d'appareils d'Air France.

Pour faire face à l'augmentation du trafic, la Compagnie Air Inter a commandé quatre Caravelle nouvelles, les deux premières devant entrer en service en 1971 et les deux autres en 1972. Pour cette dernière année, la société devra, de plus, fréter à Air France l'équivalent, en places offertes, de deux appareils supplémentaires.

A partir de 1973, Air-Inter prévoit de mettre progressivement en service une première tranche de dix court-courriers Mercure équipés pour le transport de 144 à 155 passagers. Trois de ces appareils pourraient apparaître sur les lignes intérieures en avril-mai 1973.

Ce biréacteur de Marcel Dassault, dont le remplissage de rentabilité se situe à 53 p. 100 sur une étape type comme Paris-Toulouse, est ainsi destiné à devenir, à partir de 1975, l'appareil de base de la société.

Il serait souhaitable cependant que la version actuelle soit remplacée, dès 1977, par un avion plus vaste déjà baptisé Super Mercure, pouvant emporter 180 passagers.

Il ressort des chiffres — vous les trouverez dans mon rapport — que le taux de croissance a été particulièrement élevé sur les liaisons radiales ayant déjà le trafic le plus important, telles que celles reliant la capitale à Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Nîmes, Strasbourg et Grenoble. Il est peut-être regrettable que la part de ces liaisons dans l'activité globale de la compagnie se soit encore accrue, ce fait traduisant l'emprise économique et culturelle de plus en plus importante de Paris.

Pour les premiers mois de 1970, le taux d'augmentation s'élève à 17,56 p. 100 pour l'activité totale, évaluée en tonnes kilomètres. Nous aimerions savoir, monsieur le ministre, quelle sera l'attitude du Gouvernement à l'égard d'Air Inter ? Une augmentation de capital paraît souhaitable et même nécessaire. Pourra-t-on envisager une répartition nouvelle du capital et augmenter la participation d'Air France ? Ne serait-ce pas là une façon de s'orienter vers une coordination plus étroite de nos transports aériens et donc d'en diminuer les coûts ?

J'ouvrirai une courte parenthèse sur un problème que j'ai évoqué l'an dernier. Je profite de la présence de M. le ministre des postes et télécommunications pour parler de l'aéropostale. Quels pourraient être les accords à passer avec Air Inter qui dispose du même matériel ? Ils permettraient une modification probablement intéressante des taux de rentabilité des appareils et des heures de vol qu'ils pourraient effectuer chaque jour.

Nous voudrions savoir également quelle sera la politique du Gouvernement vis-à-vis du programme de modernisation de la flotte d'Air-Inter. Cette compagnie aura-t-elle le choix des appareils à acheter ? Sinon, l'Etat accordera-t-il une contrepartie à la compagnie ? Pour quelles raisons lui a-t-il interdit l'acquisition de certains appareils ?

Le coefficient de chargement, déjà élevé l'année dernière, dépasse légèrement 59 p. 100 alors que sur les lignes Paris—Grenoble, Paris—Marseille et Paris—Lyon le taux de remplissage est respectivement de 81 p. 100 pour les deux premières et de 77 p. 100 pour la dernière. Cela signifie que sur les lignes à grand trafic le coefficient d'occupation très important ne permet pas de satisfaire toutes les demandes qui se présentent certains jours. Aux heures de pointe la demande dépasse souvent l'offre de plus de 50 p. 100.

Le niveau manifestement trop élevé des tarifs explique ce relatif plafonnement du trafic sur les lignes parvenues à maturité. Il y a là, à notre avis, une sérieuse menace pour l'avenir du transport aérien intérieur qui ne touche qu'une fraction trop limitée du corps social et ne joue donc pas pleinement le rôle qui lui revient pour le développement économique harmonieux du pays.

Pour l'ensemble de l'année 1970, la compagnie Air-Inter compte transporter 2.650.000 passagers et 8.500 tonnes de fret, ce qui est très important dans l'évolution de l'exploitation de cette compagnie.

Je voudrais maintenant évoquer le problème de la concurrence air-fer. La part relative des lignes aériennes considérées comme primordiales et du train s'établit comme suit, en prenant en considération, pour le rail, les seuls voyageurs de première classe en raison des tarifs actuellement pratiqués par l'aviation : Paris—Nice : avion 85 p. 100, train 15 p. 100 ; Paris—Marseille : avion 72 p. 100, train 28 p. 100 ; Paris—Toulouse : avion 57 p. 100, train 43 p. 100.

La desserte Paris—Lyon pose un cas particulier. Deux éléments de nature à modifier profondément le trafic public de voyageurs entre Paris et Lyon, et plus généralement sur la liaison Paris—Sud-Est, au cours de la prochaine décennie. Il s'agit, pour la voie aérienne, de la mise en service d'appareils à grande capacité : le Mercure en 1973 et l'Airbus en 1974 et, pour le chemin de fer, au cas où le Gouvernement donnerait son accord, de la mise en service, sur une voie entièrement nouvelle, d'un turbo-train susceptible de relier Paris à Lyon en deux heures environ.

Par ailleurs, la mise en service simultanée en 1974 des aéroports de Roissy-en-France et de Lyon-Satolas, permettrait de porter le nombre des services aériens à vingt par jour dans chaque sens, soit un départ par jour toutes les trente minutes le matin et le soir et un, par heure, durant le reste de la journée.

Je ne vais pas reprendre le rapport écrit qui comprend un tableau de comparaison entre les deux moyens de transport. J'indiquerai seulement, en premier lieu, que nous n'avons pas tenu compte du profit intrinsèque des sociétés intéressées. On peut toutefois souligner que l'amélioration du bilan financier de la S.N.C.F. serait compensée, au plan national, par la perte de trafic et de recettes dont souffrira Air Inter, pour lequel Paris—Lyon est un axe essentiel et hautement rentable.

En second lieu, il n'est pas fait état de la concurrence routière et celle-ci est de nature à limiter considérablement le trafic de l'ensemble des transports en commun, comme on a pu le constater aux Etats-Unis.

Je rappellerai qu'en 1949 dans ce pays les transports de voyageurs sur les liaisons interurbaines se répartissaient à raison de 50 p. 100 pour le train, de 37 p. 100 pour l'autocar et de 13 p. 100 pour l'avion. Dix ans après, en 1959, on trouve 25 p. 100 pour le train, 31 p. 100 pour l'autocar, 44 p. 100 pour l'avion, et dix ans encore après, en 1969 : 9 p. 100 pour le train, 20 p. 100 pour l'autocar et 71 p. 100 pour l'avion.

Au sujet de la durée d'acheminement il convient d'observer que l'avion est naturellement plus rapide que le train pour les voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger qui ne font que transiter à Orly ou à Roissy-en-France.

Les avantages de la formule ferroviaire se résument à deux : possibilité de faire face, en un laps de temps relativement court, à un afflux important de voyageurs, 1.000 à 1.300 par heure, et tarifs nettement moins élevés.

En revanche, l'avion a pour lui d'entraîner des dépenses d'infrastructure deux fois moins élevées et amortissables en neuf ans au lieu de vingt, ce qui a son importance en raison des progrès de la technique. Il a l'avantage de bénéficier directement à toutes les liaisons Paris—Sud-Est et indirectement à l'ensemble du réseau aérien intérieur, de soutenir une industrie de pointe qui se situe parmi les premières activités exportatrices et, enfin, de favoriser l'émancipation de Lyon de la tutelle parisienne en reliant cette ville directement au réseau international aérien.

Ayant pesé la valeur de l'ensemble de ces arguments, votre commission estime que, compte tenu de la qualité des moyens de transport actuellement mis à la disposition des usagers sur la liaison Paris—Lyon, que ce soit par chemin de fer, par avion et par autoroute et des améliorations à apporter sur d'autres axes moins favorisés, il ne serait pas raisonnable, au plan général de l'équipement du pays, d'entreprendre sur cet axe des travaux aussi importants et coûteux, de nature à mettre directement en concurrence deux modes de transport jusqu'ici complémentaires.

Enfin, l'exemple a été donné du train japonais « Tokaido », mais cette comparaison ne nous paraît pas devoir être retenue en raison de la différence qui existe entre les besoins de transport sur l'axe Paris—Lyon et ceux d'une région où se trouve installé un potentiel industriel deux fois supérieur à celui de notre pays. Nous pensons que dans l'évolution des techniques, nous allons aller rapidement vers l'apparition d'un avion, système Stol, qui réduira encore la durée du transport aérien.

Pour ne pas allonger le débat, je ne reviendrai pas sur l'aviation intérieure de « troisième niveau », dont mon collègue de la commission des finances a parlé tout à l'heure. Je ne reprendrai pas non plus l'ensemble des données concernant l'aéroport de Paris et les moyens de transport entre Paris-Orly et Paris-Le Bourget, puisqu'il en a traité également.

J'insisterai seulement sur le fait que l'aéroport d'Orly ne donne pas à l'heure actuelle les satisfactions que l'on serait en droit d'en attendre. En effet, nous pensons que l'ouverture prochaine d'Orly-Ouest remédiera en grande partie à ces inconvénients. Mais si bien équipées que soient ces installations nouvelles, elles ne pourront vraiment profiter aux usagers que dans la mesure où les responsables de l'aéroport sauront en tirer un meilleur parti et s'efforceront d'améliorer, en particulier, la qualité des services d'accueil et d'information, qui laissent aujourd'hui à désirer même en dehors des périodes d'affluence, ainsi d'ailleurs que le directeur général de l'aéroport de Paris a bien voulu le reconnaître récemment.

En ce qui concerne les nuisances, je voudrais insister sur le problème qui se pose à Orly et qu'il faudrait éviter de voir se poser de nouveau à Roissy-en-France par une politique d'urbanisme conduisant à l'interdiction d'édifier toute construction dans les zones dites de bruit intense et toute habitation dans les zones dites de bruit moyen. Il conviendrait aussi de dédommager les propriétaires résidant dans les zones ainsi définies par une indemnisation libérale. Ces mesures coûteraient moins que les servitudes que pourrait entraîner la présence de zones d'habitation à côté de cet aéroport de Roissy-en-France, car si on interdit la circulation à certaines heures, on diminue d'autant la capacité de l'appareil et cela reviendra plus cher qu'une indemnisation loyale.

Notre commission s'est également élevée — je ne reprendrai pas le détail de ces chiffres — contre la réduction des crédits accordés aux aéroclubs et à l'aviation générale. J'ajouterai simplement que cette réduction est extrêmement préjudiciable au développement de la formation des pilotes qui est déjà pénalisée par la réduction du soutien aux aéroclubs et par le prélèvement de taxes telles que la T. V. A. sur les heures de vol et les taxes sur l'essence.

J'en viens aux constructions aéronautiques.

En ce qui concerne le Concorde, certaines modifications doivent être apportées, notamment aux bords d'attaque, aux tuyères, au nez et à la visière de l'appareil, après les expériences qui ont été faites et qui ont permis d'atteindre la vitesse de mach 2.

Au 30 juin 1970, les dépenses engagées pour l'ensemble de l'opération comprenant la construction de deux prototypes, de deux appareils de présérie, de deux cellules d'essai ainsi que pour l'outillage nécessaire au lancement de la série, s'élèvent à 5.530 millions de francs.

Aux conditions économiques du 30 juin 1969, on peut estimer à 8.180 millions de francs le montant des dépenses à engager jusqu'à la fin de 1973, moment prévu pour l'octroi du certificat de navigation, et à 11 milliards de francs, le coût total de l'opération qui cesserait d'être subventionnée à partir de 1978.

Nous tenons à signaler que la part des deux pays participants est sensiblement équivalente.

Cela dit, nous nous devons de rappeler que la note à payer par les contribuables français représente sensiblement le triple, en francs courants et le double en francs constants, de la dépense initialement prévue.

Si la mise au point du Concorde paraît ne se heurter à aucun problème technique sérieux, sa mise en exploitation risque d'être contrariée au sol et en vol par des problèmes de bruit, au moment où l'opinion publique est particulièrement sensibilisée à ce sujet.

Alors que le niveau sonore maximal admissible vient d'être abaissé d'environ 15 p. 100 pour les appareils nouveaux à partir de 1971, il apparaît à peu près certain que le bruit des réacteurs du Concorde sera nettement supérieur à ce plafond, en particulier au décollage.

Il ne faut pas se dissimuler que cet élément, d'apparence secondaire, pourrait contrarier gravement la mise en service du supersonique franco-britannique. On peut craindre, en effet, que les Américains, dont le Boeing 2707 ne devrait au mieux entrer en service qu'en 1979, se montrent peu pressés de faciliter l'accès de l'aéroport de New York à notre Concorde. Nous ne pensons pas que ces réticences se matérialiseront par une interdiction. Elles feront plutôt l'objet d'une dérogation provisoire.

Nous avons enregistré avec satisfaction l'accord récemment passé entre l'aérospatiale, B. A. C. et Boeing concernant notamment l'échange d'informations sur les remèdes à apporter aux « nuisances » du transport supersonique.

En ce qui concerne le bang sonique, les renseignements obtenus au fur et à mesure des essais des prototypes de Concorde montrent que Concorde sera capable d'effectuer, grâce au fonctionnement de ses réacteurs, des étapes entièrement en vol subsonique sans pénalité importante de consommation, de ralentir au cours d'un vol supersonique à un nombre de mach inférieur au nombre de mach dit de coupure à l'occasion par exemple du franchissement d'une péninsule habitée formant « obstacle » sur un parcours océanique, puis de reprendre sa croisière supersonique normale, cela moyennant une pénalité acceptable sur le plan de la consommation et du temps de vol.

Votre commission s'est posée la question de savoir quelles sont les conditions de rentabilité de Concorde. S'il est admis que le coût du passager/kilomètre de Concorde est de 40 p. 100 supérieur à celui du Boeing 707 et de 65 p. 100 plus élevé que celui du Boeing 747, il convient cependant d'observer qu'en raison même des dimensions réduites de l'appareil, son coût d'exploitation à l'heure sera sensiblement deux fois moindre que celui du Jumbo-jet de Boeing. Ce qui signifie, par exemple, qu'en période « creuse » hivernale, il serait plus avantageux d'utiliser Concorde que le 747 pour faire traverser l'Atlantique à quatre-vingt personnes.

De manière plus générale, les constructeurs de Concorde pensent donc que son coût d'exploitation élevé sera en partie compensé par un coefficient de remplissage nettement supérieur à celui de ses concurrents.

Par ailleurs, on estime en général, à Toulouse comme à Filton, que les compagnies pourraient offrir aux usagers de Concorde des tarifs légèrement inférieurs à ceux de l'actuelle première classe, ce qui peut ouvrir des perspectives intéressantes pour l'exploitation.

Nous avons, dans notre rapport écrit, pris deux exemples : Londres—Sydney et Paris—New York—Paris. Ils démontrent que le gain de temps réalisé permet une utilisation plus élevée des avions. Un avion effectue l'aller et retour Londres—Sydney en 48 heures, avec une utilisation de 12 heures 15 par jour pendant ces deux jours, ou deux allers et retours Paris—New York dans l'espace de 24 heures, avec une utilisation journalière de l'ordre de 14 heures, c'est-à-dire avec des taux d'utilisation journalière bien supérieurs à ceux des appareils actuels.

Une exploitation judicieuse de l'appareil permet de le faire voler de nuit, tout en respectant les heures de couvre-feu locales, tant à Paris qu'à New York.

Avant l'apparition du Boeing 2707 — que l'on peut envisager pour les années 1979-1980 — appareil qui aura une capacité d'emport plus du double de celle de Concorde ainsi qu'une vitesse plus élevée, il a paru souhaitable à votre commission que les constructeurs de Concorde songent dès maintenant à l'avenir et profitent de l'avance qu'ils possèdent pour étudier la mise en œuvre d'une version plus spacieuse et surtout possédant un rayon d'action nettement supérieur.

Cette évolution normale du modèle de base permettrait de prolonger la durée de vie de l'appareil, de développer sensiblement son marché et de le mettre en meilleure position concurrentielle.

L'Airbus A 300 B, appareil biréacteur à grande capacité — 260 passagers dans un aménagement standard, et jusqu'à 300 pour un aménagement haute densité — a un rayon d'action qui

se situe à 2.200 kilomètres à sa charge payante maximale pour la version normale. Il est propulsé par deux moteurs dont le choix n'est pas encore théoriquement déterminé entre le CF 6-50 de General Electric et le RB 211 de Rolls Royce.

Le second de ces réacteurs n'existe encore que sur le papier — tout dépendra de l'évolution du marché, notamment par suite de la construction du Lockheed américain — alors que le premier équipe le DC 1030 qui doit effectuer son premier vol en 1972 et entrer en service en 1974.

Quant au B.A.C. 311, rival britannique direct de l'Airbus, son lancement reste aussi problématique que l'an dernier, sinon davantage, compte tenu de l'abandon probable par Lockheed de son long courrier L 1011-8 qui devrait utiliser sensiblement les mêmes moteurs.

L'un des avantages majeurs de l'A 300 B sur ses concurrents triréacteurs américains de capacité équivalente, est d'être sensiblement plus économique pour des liaisons de 500 à 2.500 kilomètres. C'est ainsi que, sur des étapes de 700 kilomètres, il suffira de 100 passagers pour équilibrer les frais d'exploitation de l'A 300 B, au lieu de 120 pour le Lockheed 1011 et le DC 10-10.

Nous voyons apparaître une nouvelle notion intéressante : la capacité des soutes de l'appareil — 120 mètres cubes — lui permettra d'assurer un transport de fret régulier en même temps que le trafic passager. Son premier vol est prévu pour 1972 et son certificat de navigation pour la fin de 1973. Il semble que le marché est loin d'être négligeable, surtout dans la mesure où les constructeurs de l'appareil ont employé des méthodes commerciales très modernes qui devraient permettre le placement en grand nombre de cet appareil.

Quant au court courrier Mercure, il est conçu pour transporter 144 passagers à 1.500 kilomètres-heure. Son exploitation est nettement plus économique à l'heure de vol et au siège-kilomètre que le Boeing 727-200.

A ce sujet, je dois signaler qu'une erreur s'est glissée dans le rapport écrit : le coût du Mercure n'est pas de 350.000 dollars mais de 5.350.000 dollars. De même, pour ce qui est des coefficients de remplissage permettant la rentabilité de l'appareil, il s'agit de 17,98 p. 100 pour le Mercure, de 19,59 p. 100 pour le Boeing 727 et 22,28 p. 100 sur la Caravelle XII, des coûts d'exploitation. Ces coefficients devraient être multipliés par trois pour obtenir le coefficient d'équilibre commercial, ce qui donnerait 53 p. 100 pour le Mercure, 60 p. 100 pour le Boeing 727, 66 p. 100 pour la Caravelle XII.

En conclusion, nous tenons à souligner à nouveau le rôle important que joue notre société nationale Air France sur le plan de notre économie et la nécessité de ne pas lui ménager une aide financière appropriée à ses besoins au moment où elle va devoir procéder au renouvellement presque complet de sa flotte.

En second lieu, nous déplorons une fois de plus le peu d'intérêt que les pouvoirs publics paraissent prendre au développement de l'aviation intérieure, que l'on persiste à considérer comme un mode de transport réservé à une petite catégorie de privilégiés, alors que les collectivités locales, plus conscientes du rôle bénéfique de l'avion, consentent des sacrifices financiers importants pour le maintien ou la création de liaisons aériennes.

Je reprends l'image que j'ai déjà évoquée : l'avion est pour la province ce que la R. A. T. P. est pour Paris. Il serait souhaitable que soit consenti, pour les lignes aériennes intérieures, un effort moins important peut-être, mais substantiel pour permettre aux provinciaux de se rapprocher de Paris.

Nous demandons donc très instamment une véritable coordination des transports aériens, ferroviaires et routiers, définissant clairement la place qui revient à chacun d'eux, non en raison des services rendus dans le passé, mais en fonction de l'avenir, en nous basant sur les exemples de pays qui paraissent avoir atteint une civilisation technologique plus grande que la nôtre.

L'opération de Concorde, votre commission souhaite qu'elle soit poursuivie, mais avec prudence et lucidité, dans une optique essentiellement commerciale. Elle se réjouit de la construction de l'Airbus et du Mercure qui ont été l'occasion d'une collaboration étroite avec nos partenaires européens et espère que l'Angleterre participera plus largement qu'elle ne le fait pour le moment à cette œuvre commune.

C'est sous ces réserves que la commission des affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter les dispositions du budget concernant l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et télécommunications.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications, en remplacement de M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je tiens tout d'abord à vous remercier, au nom des collaborateurs de M. Mondon

et en mon nom propre, du message de sympathie que vous nous avez chargé de transmettre au ministre des transports absent pour des raisons de santé. Nous le ferons sans tarder. Je vais essayer d'exprimer les idées qui auraient été les siennes.

Je vais procéder à l'exposé général des questions et, dans la mesure de mon possible, m'efforcer de répondre aux interventions qui ont été faites par le rapporteur spécial et le rapporteur pour avis dont je voudrais souligner l'aide très précieuse qu'ils m'ont apportée grâce à la qualité et l'objectivité de leurs exposés.

J'ai eu l'occasion, hier, d'expliquer que le ministère des transports sera structuré et charpenté en 1971. La création de cellules horizontales, dans le domaine budgétaire et économique, permettra, je l'espère, au ministre de mieux jouer le rôle de coordinateur et d'arbitre.

Pour l'aviation civile en particulier, certaines émotions ont été exprimées, faisant état d'un prétendu démantèlement de ce secteur. Je tiens à affirmer formellement qu'il n'est nullement question pour le ministère des transports d'abandonner la moindre de ses responsabilités dans le domaine aéronautique.

Certes, d'autres répartitions entre les différents ministères compétents pourraient être envisagées — je profite de l'occasion qui m'est offerte pour confirmer le maintien, au sein du ministère des transports, des attributions relatives à l'aviation civile — mais ce secteur d'activité pourrait lui-même être dissocié dans le cadre d'une nouvelle organisation de ce département.

Là encore, je suis formel et je crois répondre ainsi à la question implicite posée par M. Fortier : les projets de réorganisation en cours d'étude, dont la mise en œuvre est proche, sont conçus dans un esprit de maintien de l'unité technique et économique de l'aviation civile.

Le projet de budget de l'aviation civile que j'ai l'honneur de vous proposer d'adopter aujourd'hui est caractérisé par deux notions, celle de croissance et celle de sélectivité.

La croissance budgétaire — et je rejoins en ce sens les interventions de vos deux rapporteurs — est une nécessité pour l'aviation civile, domaine de mutations techniques et commerciales, évidentes et nombreuses, domaine d'évolutions qualitatives et quantitatives. Mais cette croissance doit être sélective afin de privilégier certaines actions qui nécessitent une intervention de l'Etat.

C'est sans doute ce que vous a fait émettre sur ce budget, monsieur Fortier, un jugement que, pour ma part, j'ai trouvé un peu sévère pour avoir été moi-même en position de l'élaborer et de le défendre aux mois de juin et juillet derniers.

Pour illustrer mon propos, je ne puis mieux faire que de mentionner la progression d'un secteur où un effort particulier est nécessaire, je veux parler de la navigation aérienne dont les crédits augmentent en 1971 de 32 p. 100 par rapport à 1970, pour une majoration globale de 6 p. 100.

Les moyens des services, c'est-à-dire les dépenses de fonctionnement, passent de 468 millions à 530 millions de francs de 1970 à 1971, soit une augmentation de 13,3 p. 100.

Quant aux crédits de paiement — ne me demandez pas de parler des autorisations de programme qui sont moins précises car on peut toujours passer des commandes — ils progressent de 4,7 p. 100, puisqu'ils passent de 1.112 millions à 1.157 millions de francs.

Après avoir dit quelques mots du transport aérien français, je vais évoquer devant vous successivement la navigation aérienne, l'infrastructure aéronautique et la construction aéronautique.

Ce projet de budget pour 1971 ne mentionne pas les entreprises de transport aérien. Pour la deuxième année consécutive, ces compagnies ne bénéficient pas de subventions, ce qui est un gage de leur excellente santé. Au milieu d'une demande générale, dont nous pouvons nous féliciter qu'elle soit en forte augmentation, ces compagnies ont pu dominer, je crois, leurs problèmes de croissance dans un environnement concurrentiel de plus en plus difficile mais, en un certain sens, susceptible aussi de stimuler la vitalité de leur développement.

Air-Inter, bien que n'étant ni la plus importante, ni la plus petite de nos compagnies, mérite d'être évoquée la première, en raison de la croissance remarquable de son trafic passagers, qui augmentera de plus de 20 p. 100 en 1970 par rapport à 1969.

Les résultats d'ensemble, tant financiers que commerciaux, se présentent donc de manière satisfaisante et, à ce titre, je voudrais répondre à une question de M. Pams qui m'a demandé d'exprimer la position du Gouvernement. L'attitude de l'Etat vis-à-vis d'Air-Inter consiste, d'une manière générale, à considérer que le capital social doit associer le secteur public et les intérêts privés, spécialement les banques privées, et que chacune de ces parties doit pouvoir jouer son rôle vis-à-vis des besoins de financement qui se posent à la compagnie.

Il n'est d'ailleurs pas exclu que l'évolution du transport aérien intérieur français puisse, dans l'avenir, comme vous l'avez évoqué, rendre souhaitable une modification de l'équilibre actuel au sein du capital de la compagnie. Je crois pouvoir dire que, le moment venu, les pouvoirs publics évoqueraient les propositions qui pourraient leur être faites à ce sujet, mais nous n'en sommes pas là et il ne semble pas qu'à court terme les pouvoirs publics aient l'intention de promouvoir des modifications. Celles-ci pourront par contre être envisagées comme possibles le moment venu. Telle est notre position.

Il est apparu nécessaire aussi au ministre des transports, en fonction de ce développement considérable de la demande et de la circulation aérienne, de modifier la nature des relations entre Air-Inter et les collectivités locales. La plupart des conventions établies avaient pour rôle d'assurer le démarrage et la croissance des lignes nouvelles. A l'heure actuelle, l'essentiel du réseau relève du domaine commercial pur et simple. Il convient donc, sur ces lignes, de tendre à la suppression des subventions versées par les collectivités locales en rendant simultanément à la compagnie Air Inter sa liberté commerciale d'organisation des services. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'ont été aménagés, comme vous l'avez signalé tout à l'heure, les tarifs passagers intérieurs français à la date du 1^{er} juillet. Certes, toutes les lignes aériennes n'ont pas encore atteint un stade de développement suffisant. Les lignes nouvelles doivent pouvoir continuer à être lancées dans les mêmes conditions que leurs aînées. La réforme en cours d'étude permettra, nous l'espérons, d'atteindre ces deux buts.

Outre ce réseau Air-Inter, il s'est créé, dans les deux dernières années, un réseau fort dense de lignes moins importantes assurées — j'aurai l'occasion d'en dire quelques mots — par d'autres compagnies qualifiées de troisième niveau. Devant la prolifération de ces initiatives souvent méritoires et sympathiques, le ministre des transports est tenu de demander aux intéressés eux-mêmes de s'organiser, de s'entraider, voire de s'unir. Une telle concentration, nécessaire certes au plan commercial, est, en tout cas, indispensable tant pour la sécurité que pour la régularité des vols.

En réponse donc à la question précise de M. Fortier, je dirai que le Gouvernement ne peut qu'encourager les tentatives actuelles de regroupement et d'association des compagnies du troisième niveau, mais il ne peut pas pour l'instant modifier un cadre qui était assez libéral pour avoir permis le succès remarquable de certaines compagnies : je veux évoquer Rousseau-aviation, Air-Alpes, etc. Ces succès, qui sont essentiels pour les économies régionales — vous l'avez souligné — montrent la vitalité et l'importance croissante de ce troisième niveau. Nous ne pouvons que nous en féliciter. L'action de l'administration, en ce domaine, doit donc répondre en fait à deux soucis : assurer le niveau de sécurité indispensable et naturellement tenter de maintenir la meilleure coordination possible du réseau aérien.

La formulation que vous avez proposée, monsieur Fortier — mais peut-être ai-je mal compris — aura, je le crains, un petit inconvénient sur deux points. Tout d'abord, le contrôle de la sécurité doit être non pas un contrôle *a priori*, mais un contrôle permanent ; d'autre part, les lignes intérieures assurées par l'aviation de troisième niveau sont en fait, en puissance, de futures lignes d'Air-Inter.

Je crois donc que nous devons laisser au troisième niveau sa double vocation que j'ai définie, à savoir le défrichage de lignes nouvelles et l'exploitation des lignes d'apport au réseau d'Air-Inter.

En ce qui concerne Air France, il convient de signaler, comme vos rapporteurs l'ont fait, que l'année 1970 a vu la mise en service des premiers Boeing 747 en avril 1970. Des difficultés renouvelées sur les moteurs — non encore surmontées, il faut bien le dire — ont marqué l'exploitation initiale de cet appareil et affecté par voie de conséquence les résultats d'Air France comme ceux des compagnies étrangères qui utilisaient ce type d'appareil, bien qu'Air France ait obtenu sur le plan commercial un beau coefficient de remplissage de ses appareils et surtout que le pool d'entretien du groupe Atlas ait, dans cette circonstance, fait preuve d'une très grande utilité et d'une très grande efficacité.

Je ne peux pas ne pas mentionner ici qu'en comparaison des résultats particulièrement brillants obtenus par l'aviation commerciale française les ennuis que nous ont causés les Boeing 747 sont la meilleure illustration de l'adage du Gouvernement : « Chaque fois que vous pouvez acheter français, vous serez mieux servis ». (*Sourires.*)

Dans la conjoncture mondiale que je viens d'évoquer et qui, pour le transport aérien international et tout particulièrement le transport aérien américain, a été particulièrement maussade cette année, c'est donc un sujet de satisfaction très profond pour nous de voir qu'Air France a pu maintenir, cette année, des résultats qui, à l'heure actuelle, me semblent tout à fait satisfaisants.

Je voudrais maintenant relever l'affirmation de M. Fortier, selon laquelle la faiblesse du capital d'Air France était de nature à mettre cette compagnie nationale en position relativement difficile pour trouver des prêts auprès des banques internationales, particulièrement des banques américaines.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Ce n'est pas ce que j'ai dit ! J'ai voulu dire que, si le principal actionnaire d'Air France n'honorait pas son obligation, cela pouvait nous mettre en difficultés pour obtenir des prêts auprès des banques américaines. Je n'ai pas voulu dire que le capital d'Air France était trop faible, loin de là !

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Merci, monsieur Fortier, de cette précision. J'avais cru sentir une affirmation de caractère plus large. Moi-même, j'ai été très attentif à cette question du capital d'Air France lors de l'élaboration du budget, en juin ou en juillet.

Les investissements d'Air France varient beaucoup d'une année à l'autre. Il est, par conséquent, tout à fait normal que l'aide de l'Etat soit particulièrement affirmée pendant les exercices les plus chargés, l'appel direct au marché financier pouvant au contraire satisfaire une plus grande part des besoins de la compagnie nationale pendant les exercices à investissements moins lourds.

Or, 1971 n'est peut-être pas, contrairement à l'apparence, un exercice particulièrement chargé en investissements ; les besoins seront plus importants à moyen terme. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le budget de 1971 ne comporte pas, en matière d'augmentation de capital, de souscription nouvelle pour cette année.

Cela étant, je peux vous donner l'assurance que les besoins financiers d'Air France font l'objet d'une concertation très approfondie avec le ministère de l'économie et des finances et que le principe du renforcement de la structure du bilan de la compagnie a été décidé. Les étapes de ce renforcement seront fonction de l'évolution pratique de la situation financière d'Air France beaucoup plus que décidées *a priori*.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vais vous dire maintenant quelques mots de l'U.T.A. Cette compagnie poursuit en Afrique et en Asie un développement tout à fait remarquable. La diminution du trafic, due à la réduction des expérimentations nucléaires du Pacifique, a été compensée par les efforts touristiques de la société qui, outre le développement du transport aérien, facilitent — il faut le dire — le développement des économies locales, notamment dans les territoires d'outre-mer du Pacifique. Ces investissements ont donc une double rentabilité sur le plan national.

Je vais maintenant aborder la deuxième partie de mon exposé, c'est-à-dire le projet de budget pour la navigation aérienne. Celui-ci est adapté à un trafic qui double tous les cinq ans. Il comporte, en effet, une importante augmentation des effectifs totaux — création de 170 emplois, transformation d'emplois permettant d'améliorer les statuts des diverses catégories de personnels — et aussi, comme on l'a signalé, une profonde modification des régimes indemnitaires.

En outre, afin de combler dès 1970 certains emplois vacants, un recrutement exceptionnel de 115 fonctionnaires techniques a été ouvert, s'adressant à des candidats déjà expérimentés. Cette arrivée prochaine de 115 techniciens spécialistes permettra, je l'espère, de faire face à l'augmentation du trafic prévue en 1971.

Par ailleurs, il a fallu poursuivre l'adaptation des carrières aux fonctions et responsabilités. Cette adaptation est recherchée à travers les transformations d'emplois que j'ai citées tout à l'heure et aussi dans la substitution d'un régime de primes plus souple, plus fonctionnel et, en même temps, plus avantageux pour le personnel que le régime précédent.

Chaque agent — c'est important sur le plan de la philosophie que nous avons adoptée — bénéficie donc désormais de primes liées à l'activité du centre auquel il appartient et aux fonctions qu'il occupe, ce qui, bien évidemment, devrait avoir à terme un pouvoir d'incitation non négligeable.

Les dépenses résultant de ces modifications ne devront être intégralement supportées par l'Etat qu'en 1971 car, dès 1972, les redevances de navigation aérienne en route, établies de concert avec d'autres Etats européens, permettront d'alléger cette charge pour le budget de l'Etat.

Cette réforme qui vise à l'adaptation de la navigation aérienne à ses tâches toujours croissantes trouve sa source dans le protocole conclu par moi-même le 15 juillet, avec la plupart des organisations syndicales, mais malheureusement pas avec toutes.

Ce protocole d'accord comporte également, vous l'avez souligné, la création d'une entité mixte placée sous l'autorité conjointe des ministres des armées et des transports, qui sera chargée d'une étude prospective des problèmes de navigation aérienne, notamment en vue d'une meilleure utilisation de l'espace aérien.

Vous n'êtes pas favorable, monsieur Fortier, à la création de cette entité mixte, à laquelle je tiens personnellement beaucoup. Je vais tenter de vous convaincre.

Vous avez évoqué le problème de la coordination de la circulation aérienne civile et militaire, et vous avez, implicitement, émis le vœu du maintien de l'organisation actuelle. Je ne peux pas partager votre optimisme sur la qualité d'adaptation de cette organisation, car nous sommes profondément préoccupés par l'existence des deux aviations. Du côté civil, les routes sont limitées et leur encombrement, surtout aux jours et heures de pointe, montre la nécessité de plus d'espace et de liberté de manœuvre.

Il ne faut pas tenir compte simplement des avions qui se posent sur notre territoire. Il est difficile d'apprécier aujourd'hui l'encombrement fantastique qui, cet été, au mois de juillet, sur les routes de la vallée du Rhône, résultait du passage de tous les charters scandinaves qui se posaient aux Baléares et qui bloquaient véritablement notre espace aérien à certaines heures.

Du côté militaire, le trafic opérationnel d'avions rapides est en perpétuel accroissement et il devient de plus en plus difficile de le coordonner, à mesure de l'augmentation de la vitesse de ces avions.

Par conséquent, à la fois — et je pèse mes mots — pour donner durant les week-ends une place infiniment plus importante à l'aviation civile en mordant sur l'espace militaire, à la fois pour pouvoir sélectionner les routes aériennes civiles au moment des grandes manœuvres aériennes, il est indispensable, au-delà des considérations techniques que vous avez évoquées et qui ont toutes leur valeur, de coordonner ces activités.

Ce problème se pose d'ailleurs au plan international. Nous ne sommes pas les seuls à être préoccupés de cette question puisque le gouvernement allemand, dans le cadre d'*Eurocontrol*, vient de nous faire connaître sa décision de créer une entité mixte, civile et militaire, ce qui traduit bien la nécessité d'une réflexion approfondie sur l'utilisation rationnelle de l'espace aérien. Voilà la raison pour laquelle nous avons confié à cette entité civile et militaire cette mission de coordination.

Je crois devoir signaler également que le protocole d'accord comporte l'adaptation des conditions de formation professionnelle en fonction des besoins du service et des aspirations des personnels, qui ne sont pas seulement des aspirations matérielles, mais sont aussi des aspirations de promotion. L'esprit de ce protocole traduit la volonté de concertation et de réforme du Gouvernement.

Vous avez noté, monsieur le rapporteur spécial, que la conclusion de ce protocole avait provoqué une certaine émotion parmi les autres personnels de l'aviation civile.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. C'est vrai.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Ces négociations que j'ai conduites avec les syndicats de la navigation aérienne ont été dominées, du côté de l'administration, par la nécessité absolue de reconnaître les contraintes et sujétions particulières, responsabilités, attention à la tâche, qui caractérisent en effet les fonctions de contrôle de la navigation aérienne.

La prise en charge de la spécificité du contrôle aérien nous interdisait évidemment la généralisation, l'extension abusive des mesures prises aux autres catégories de personnels ; pour autant, cela ne signifie pas que ces autres catégories de personnels n'aient pas leurs propres problèmes et j'entends, et M. Mondon avec moi, les examiner très précisément.

Ainsi, pour la météorologie, c'est en fonction de ses propres missions que j'envisage des solutions. Ce secteur d'activité qui est historiquement rattaché à l'aéronautique est en voie de mutation. Bien que les transports aériens ou maritimes soient encore aujourd'hui les principaux utilisateurs civils de ce service, la diversification des activités météorologiques répond à un besoin croissant : prévenir les catastrophes naturelles — il n'est pas besoin d'évoquer celle du Pakistan pour se rendre compte de l'importance que peut avoir outre-mer mais aussi chez nous la prévention de tels bouleversements — répondre à l'attente du grand public, des agriculteurs, des professionnels du tourisme sont des tâches qui rendent nécessaire une connaissance de plus en plus profonde des conditions atmosphériques. Pensons aux avalanches de l'hiver dernier dans les Alpes et aux tem-

pêtes de cet été. La prévision du temps n'est pas négligeable non plus pour la navigation de plaisance et pour les activités de vacances en général.

D'une manière générale, la grande attention portée de plus en plus à l'environnement impose à notre météorologie d'élargir le champ de ses activités. Le cadre qui lui est affecté aujourd'hui n'est pas tout à fait adapté à des prestations de service aussi variées qu'inopinées. C'est pourquoi une transformation de cet organisme est à l'étude, dans un esprit que nous voulons de large concertation avec les organisations professionnelles et syndicales concernées.

Passons maintenant à l'infrastructure aéronautique. Je ne mentionnerai, comme l'ont fait très largement vos rapporteurs, avant moi dans leurs rapports écrits et oraux, que les caractéristiques essentielles de ce projet de budget.

Pour le contrôle de la circulation aérienne, il s'agit d'obtenir la couverture radar complète de la France tout en automatisant les transmissions et l'exploitation de l'information.

L'installation de nouveaux radars, parallèlement à une utilisation intensive des ordinateurs, permettra d'améliorer très notablement la sécurité de la circulation aérienne qui s'accroît dans une mesure considérable, ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure. Nous obtiendrons ainsi une augmentation des capacités de trafic dans l'espace aérien contrôlé.

Je ne peux pas ne pas mentionner ici avec une particulière satisfaction, car ce n'est pas si fréquent, l'avance technique française très importante dans l'application de l'informatique au contrôle de la circulation aérienne. Nos réalisations, utilisant exclusivement des matériels et des techniques français, permettent d'étendre à l'ensemble de la France la couverture radar, le décodage automatique des signaux reçus et l'échange d'informations, généralisé grâce à l'emploi des ordinateurs.

Ce progrès technique permettra, par l'amélioration de la capacité du contrôle, de faire face à la croissance du trafic aérien des prochaines années, et, à travers la réputation considérable que s'est acquise dans ce domaine par ses applications sur notre territoire la technique française, de donner à nos industriels l'occasion de possibilités d'exportation.

Le trafic des aéroports français se développe, avez-vous dit, de 12 à 14 p. 100 par an. C'est son taux de croissance actuel, je souscris à votre affirmation.

Les efforts d'investissement, pensons-nous, que traduit ce budget vont permettre de faire face au trafic des prochaines années. A Paris, en effet, la nouvelle aérogare d'Orly-Ouest sera ouverte, je suis heureux de vous l'annoncer, dès février 1971. Elle sera essentiellement utilisée par les compagnies Air-Inter, Alitalia et Swissair.

L'état d'avancement des travaux de Roissy permet d'envisager la mise en service, dès 1974, de la première tranche, si le rythme actuel de financement est maintenu.

Au-delà de ce respect des délais je suis heureux de souligner que jusqu'à présent le bilan financier de l'opération grâce à la qualité, à la fois des études, de l'évolution des devis et du management qui a présidé à cette entreprise, est conforme aux prévisions.

A ce moment de la discussion, je ne peux pas ne pas répondre à la double intervention de MM. Fortier et Pams sur la desserte Orly—Roissy. Vous avez indiqué, messieurs, qu'il conviendrait de l'améliorer. C'est bien ce que nous faisons : pour Orly, l'autoroute H-6 doublera l'autoroute du Sud et la construction d'une dalle sur la station S. N. C. F. du pont de Rungis permettra d'accueillir les autocars d'une navette reliant les aérogares Sud et Ouest d'Orly à la gare S. N. C. F.

Mais effectivement, à échéance un peu plus lointaine, par exemple en 1975-1976, une desserte ferroviaire s'imposera aussi bien pour Orly que pour Roissy. J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer hier que les études en cours portent sur la construction d'une ligne d'aérotrain Orly—Roissy, avec correspondance au R. E. R. à Joinville, ce qui permettrait, en même temps, d'assurer les liaisons Paris—Orly et Paris—Roissy et de relier les deux plates-formes aéronautiques. Ainsi serait améliorées leur exploitation et réduite à l'évidence la perte de temps, toujours délicate, dans les correspondances.

Si cette solution, pour des considérations quelconques, que je ne perçois pas aujourd'hui, ne paraissait pas réalisable, d'autres possibilités sont envisagées : prolongement de la ligne n° 5 du métro vers Orly ou même prolongement de la ligne S. N. C. F. d'Orsay vers les Invalides et pour Roissy établissement d'une liaison ferroviaire Aulnay—Roissy.

Le choix entre ces diverses solutions n'est pas encore intervenu, encore que je n'aie pas caché hier mes préférences personnelles. Ce choix interviendra vraisemblablement en 1971. Le Gouvernement, toutefois, a déjà pris position, le 15 octobre dernier, sur la nécessité, quoi qu'il arrive, d'assurer une desserte convenable des aérodromes de la région parisienne et d'y consacrer les sommes nécessaires.

A propos de la province, je dirai que l'année 1971 verra le début des travaux de l'aéroport de Lyon-Satolas pour lequel — vous le savez — un financement mixte réunit l'Etat et les principales collectivités locales.

Ce mode de financement — je l'affirme très clairement — devient de plus en plus nécessaire pour l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire française que le budget de l'Etat ne peut matériellement supporter en totalité. De plus, les aéroports deviennent des entreprises rentables et en grande expansion. Il convient donc, de manière générale, de mettre en place des financements adaptés à leurs besoins réels, grâce aux ressources futures des aéroports. Ainsi, les responsables locaux, départementaux, régionaux, pourront jouer un rôle essentiel dans la réalisation de ces investissements aéronautiques.

Bien que ce sujet soit sans incidences budgétaires directes, je tiens à évoquer un sujet beaucoup plus sombre et qui défraie périodiquement la chronique : la piraterie aérienne.

Nous avons voulu la combattre par des actions préventives, des dispositions dissuasives et des mesures exemplaires. Aussi, la France a-t-elle œuvré dans tous les domaines pour combattre la piraterie aérienne et éviter ces incidents qui deviennent en un instant de véritables drames. Rappelons brièvement l'activité juridique, tant internationale que nationale, à laquelle nous participons : ratification, en 1970, de la convention de Tokyo ; préparation active d'une convention relative à la capture illécite d'aéronefs, à La Haye, en 1970 ; adoption, par le Parlement, de la loi du 15 juillet 1970 qui définit le détournement d'aéronefs comme un crime passible de la cour d'assises.

Sur le plan pratique, des mesures de protection des aéroports et des avions au sol comme en vol ont été prises grâce à la coopération des services des ministères de l'intérieur, de l'économie et des finances, des P. et T. et des transports, et aussi des compagnies aériennes elles-mêmes, premières intéressées. Mon seul vœu serait que nous n'ayons pas à en mesurer l'efficacité autrement que par la dissuasion.

Puisque j'ai parlé du ministère des P. et T., qu'il me soit permis de répondre à la question qui m'a été posée au sujet de l'aéropostale. Le ministre des P. et T. et son administration sont plus que satisfaits des efforts faits par Air France pour assurer le service de l'aéropostale. Les atterrissages de nuit dans des conditions quelquefois acrobatiques en période de brouillard, un dévouement inlassable, une coordination excellente avec les services des P. T. T. ne peuvent en aucun cas nous inciter, si vous me permettez une expression familière, à « changer de cheval ». Nous sommes donc décidés à poursuivre au maximum cette collaboration avec Air France. Il n'empêche que nous étudions avec Air-Inter, et peut-être demain le ferons-nous avec les compagnies du troisième niveau que vous évoquiez, la possibilité d'utiliser les avions de ces compagnies pour transporter du matériel postal.

Mais la chose n'est pas simple et je vais vous expliquer pourquoi. Les sacs postaux sont extraordinairement volumineux, ils soulèvent une poussière considérable et leur manipulation est très difficile. Si nous utilisons les appareils d'Air-Inter, il faudra, chaque soir, retirer la totalité des sièges qui s'y trouvent et les remplacer par des porte-conteneurs accompagnés de dispositifs de manutention. Puis, à six heures du matin, il faudra remonter les sièges et les nettoyer. Sans doute s'agit-il de détails de peu d'importance, mais ils vous font mesurer la difficulté de l'opération.

Je reconnais que les Fokker 27 dont dispose l'aéropostale n'effectuent pas un nombre d'heures de vol suffisant chaque mois. La rentabilité de ces appareils pourrait certainement être améliorée. Mais on retombe sur l'inconvénient inverse, à savoir que pour être affrétés, ces avions ne sont pas toujours disponibles aux heures qui conviendraient.

Le problème est complexe mais nous y travaillons en pleine liberté d'action avec les compagnies. L'aéropostale est le moyen essentiel dont nous disposons et nous ne sommes pas du tout décidés à nous en séparer.

M. le rapporteur pour avis et M. le rapporteur spécial ont évoqué avec une certaine inquiétude, je dirai même une certaine sévérité, la question des aéro-clubs. A ce sujet, je répondrai au lieu et place de M. Mondon qui est très favorable — comme vous le savez — à ces aéro-clubs et qui mène dans ce domaine une politique très ferme.

La réduction de la dotation du chapitre correspondant opérée dans le budget de 1971 doit être interprétée en considérant la finalité de ces crédits. A l'heure actuelle, en bénéficiant simultanément l'aviation sportive, l'aviation de voyage, la formation aéronautique. Il apparaît à notre administration et aux pouvoirs publics que l'aviation sportive constitue une activité sportive comme les autres pour laquelle il n'y a pas lieu d'envisager un traitement privilégié. Les subventions à certaines activités sportives doivent être, dans l'avenir, attribuées de la même

manière que toutes les aides publiques accordées aux différents types de sport. En particulier pour le parachutisme, qui est essentiellement un sport, des conversations sont en cours entre le secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports et notre département pour normaliser cette situation.

L'aviation de voyage, quant à elle, bénéficie indirectement des primes d'équipement accordées aux aéro-clubs pour l'achat de leurs appareils puisque ces derniers sont le plus souvent utilisés pour la formation et le voyage. Cette situation peut apparaître quelque peu anormale par rapport à celle qui est faite aux autres modes de transport non subventionnés. A ma connaissance, les voyages en automobile ne bénéficient pas de primes d'Etat.

En réalité, la véritable justification et la seule finalité réelle que l'Etat puisse proposer pour ces aéro-clubs réside dans la contribution très appréciable que ceux-ci apportent à la formation aéronautique. J'indique très clairement, pour renforcer ce que je viens d'exprimer, que le rôle de ces aéro-clubs me paraît dans ce sens tout à fait essentiel.

Grâce à la distinction que je viens d'évoquer, les crédits prévus en 1971, et qui motivaient de votre part, messieurs les rapporteurs, certaines observations, permettront en fait de consacrer un effort équivalent, malgré la réduction que vous avez constatée, pour la formation aéronautique.

Je crois utile de signaler ici que la Cour des comptes nous a adressé récemment un référé qui relève dans le régime actuel et ses modalités de fonctionnement diverses anomalies. Cela montre à l'évidence la nécessité d'un réexamen profond et d'une réforme du principe de ces interventions publiques si nous voulons mettre un peu de cohérence dans cette affaire.

Venons-en à la construction aéronautique.

En ce qui concerne Concorde, vous pouvez imaginer que c'est pour le ministre des transports un sujet de grande satisfaction de rappeler au Sénat que le prototype a atteint dans d'excellentes conditions la vitesse de mach 2 le 4 novembre dernier et, depuis, celle de mach 2,08 qui constitue le plafond de sécurité qu'il n'est pas prévu de dépasser avec cet appareil. Nous sommes donc allés à l'extrême limite des possibilités techniques prévues pour Concorde.

Les essais probatoires se poursuivent de manière très favorable puisque toutes les indications recueillies jusqu'ici au cours des essais en vol, je vous en donne l'assurance formelle, vont dans le bon sens. Je pense qu'à la fin de l'année les conclusions essentielles concernant les performances techniques de l'appareil à sa vitesse d'utilisation seront dégagées. L'accent se reportera sur les aspects commerciaux du programme, les compagnies aériennes ayant alors les éléments d'appréciation qui leur sont indispensables pour transformer leurs options en commandes fermes.

Je voudrais ici souligner l'excellence de l'exposé que M. le rapporteur pour avis a fait de ce problème commercial. Je me disposais à en parler mais je m'abstiendrai car cet exposé est fort complet.

M. le président. Vous vous ralliez au rapporteur, en quelque sorte !

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je m'y rallie complètement, car M. le rapporteur pour avis a parlé du sujet mieux que je ne pourrais le faire.

M. le président. Ce n'est pas possible !

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. M. Mondon a évoqué, au mois d'octobre dernier, avec son homologue britannique, le programme Concorde. Il doit le revoir le 15 décembre, puis à nouveau au printemps prochain pour arrêter, sur la base de cette réalité technique, les dispositions nécessaires. Vous savez tous que la mise en service de l'appareil est programmée pour 1974.

L'Airbus, de son côté, va de l'avant. Les travaux de développement de la première version sont activement menés, de manière à permettre sa mise en service en 1974. Cette version, qui comporte 250 places, a été retenue par Air France pour l'équipement futur de sa flotte et la compagnie nationale a envoyé à ce sujet une lettre d'intention aux constructeurs de l'Airbus.

Vous imaginez aisément quel encouragement cela a constitué pour les techniciens et les responsables de cette entreprise.

Je dois signaler ici que des négociations sont également engagées avec un assez grand nombre d'autres compagnies, ce qui est un élément tout à fait encourageant.

Le Gouvernement français s'est rendu compte qu'il convenait, avec prudence et en étroite liaison avec nos partenaires allemands et néerlandais, d'essayer de donner une assiette européenne plus large à ce programme. C'est ainsi qu'à côté des invitations à y participer que nous avons adressées à d'autres pays voisins, nous avons officiellement proposé au gouvernement

britannique de reprendre, dans le programme Airbus, la place qu'il avait, vous le savez, refusée. Une offre très précise et très complète lui a été adressée, toujours en plein accord avec nos partenaires allemands et néerlandais. Cette proposition a déjà fait l'objet de plusieurs échanges de vues, dont deux au niveau ministériel. Le gouvernement britannique devrait maintenant très rapidement annoncer sa décision, décision qui, nous l'espérons, ira dans le sens de l'Europe et permettra à tous les Européens de grouper leurs forces dans le domaine de la construction aéronautique au lieu de les disperser, ce qui ne pourrait que nous affaiblir.

Je crois que l'un des éléments essentiels est ici de souligner combien la cohésion des trois gouvernements du Marché commun intéressés par ce programme et engagés dans la construction de l'Airbus a été, en tout point, exemplaire et remarquable tout au cours de ces négociations.

Venons-en au Mercure.

Vous savez quelle confiance le Gouvernement porte également à ce programme. Elle s'est concrétisée de manière très éclatante en juillet dernier par l'autorisation que j'ai donnée aux constructeurs d'entreprendre la seconde et dernière phase du développement de ces avions avec une certaine avance par rapport au programme initialement convenu. Ainsi cet avion devrait pouvoir être mis en service dès 1973 sur le réseau de la compagnie Air-Inter, cette fois, qui en sera donc le premier utilisateur.

Dans le domaine des petits biréacteurs, le succès écrasant de notre industrie continue de s'affirmer. Je n'en donnerai pour preuve que la manière remarquable dont s'est accentuée, en 1970, la percée du Mystère 20 en Europe, mais cette question a déjà été longuement évoquée à d'autres reprises.

Je voudrais ajouter sur ce point que le développement du Mystère 10 est poussé très activement et souligner au passage la confiance qui, pour cet appareil, a été faite à la construction aéronautique française, puisque c'est le premier appareil français à avoir été acheté sur plans et qui a bénéficié, dès ce moment, de 175 commandes et options étrangères.

Abordons brièvement la prospective. Toutes les réflexions consacrées à l'évolution de l'industrie aéronautique montrent que cette dernière a une portée, pour l'ensemble de l'industrie française, qui dépasse largement son cadre limité.

Lorsque j'ai présenté l'exposition *Francia 70* au mois d'octobre dernier, à Buenos-Aires, j'ai été particulièrement sensible à l'importance considérable du renom que notre industrie tire de ses succès en matière de construction aéronautique tant civile que militaire. Il est particulièrement réconfortant, pour un membre du Gouvernement, de voir combien cette projection du succès d'un secteur de notre industrie sur les autres est éclatante à l'étranger et donne une idée tout à fait différente de notre pays que celle que l'on avait à l'époque où nous n'étions que des fournisseurs de parfums et de fanfreluches.

Toutes ces réflexions de prospective étant faites, je voudrais commenter le changement très important du contexte auquel l'industrie aéronautique française va se trouver confrontée. Le secteur civil va devenir, en effet, à la lumière même de nos propres succès, très prépondérant. Cette situation entraîne, entre autres conséquences, pour le ministère des transports, d'avoir à prendre progressivement un certain relais du ministère de la défense nationale pour le financement, d'une part, de certaines études générales nécessaires au maintien du potentiel technologique de l'industrie — dont j'ai souligné l'importance — d'autre part, de travaux de mise au point de matériels tels que les équipements jusqu'ici développés ou perfectionnés en grande partie à l'occasion des programmes militaires.

Le budget de 1971 du ministère des transports reflète cette préoccupation puisqu'il comporte certains crédits affectés à des études aéronautiques générales, à la promotion d'équipements de qualité internationale et à la définition d'un moteur civil important.

Il doit également permettre une étude systématique du transport par avion à décollage court, sujet extrêmement important et qui soulève un vif intérêt dans les autres pays disposant d'une industrie aéronautique.

Le budget de 1971 marque la volonté du Gouvernement de faire que nos constructeurs ne se laissent pas distancer dans ce domaine, pas plus que dans les autres, par les concurrents. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne me sens pas capable, dans le temps qui est imparti à mon groupe — huit minutes — d'exposer les solutions que nous proposons pour résoudre les problèmes posés par les diverses activités de l'aviation civile. Les méthodes qui nous mettent dans l'obligation d'examiner les différents budgets, notamment celui de l'aviation civile, nous apparaissent

intolérables. On voudrait empêcher les parlementaires, les sénateurs en particulier, d'intervenir efficacement que l'on n'agirait pas autrement.

Personnellement, je ne manquerai pas de signaler aux cadres et aux milliers de compagnons qui travaillent dans les industries aéronautiques de Toulouse les conditions qui m'ont mis dans l'impossibilité d'aborder les problèmes essentiels qui les intéressent. (*Très bien ! sur les travées socialistes.*)

Mon intervention se bornera donc à une seule question. Je n'ai pas été convaincu par votre propos, monsieur le ministre, en ce qui concerne le titre II, article 66-70 relatif aux subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction.

Les crédits, qui étaient pour 1970 de 5.500.000 francs, sont ramenés en 1971 à 4.500.000 francs. Si l'on tient compte du fait que ces crédits ont déjà subi une réduction de 10 p. 100 en 1970 par rapport à ceux de 1969, cela représente une diminution, en deux ans, de 28 p. 100.

Cette décision est catastrophique pour l'ensemble des pratiquants du parachutisme, ainsi que pour l'ensemble des activités aériennes. En effet, ces crédits, vous le savez, sont distribués sous forme de primes d'achat pour favoriser à la fois les activités et les constructeurs français.

J'ai tenu à vous faire part de la protestation unanime des responsables de divers organismes, monsieur le ministre, et à vous demander de bien vouloir, à l'occasion d'une loi de finances rectificative, rétablir ce crédit qui leur apparaît indispensable.

Une fois de plus, au nom du groupe socialiste, je proteste contre la brièveté du temps mis à notre disposition pour aborder les problèmes essentiels. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur plusieurs travées à gauche et à droite.*)

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

M. Yvon Coudé du Foresto. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais essayer, moi aussi, d'être extrêmement bref.

Je voudrais souligner l'évolution de l'aviation depuis l'époque à laquelle je l'ai connue, au risque de radoter, mais mon âge me fournira l'excuse nécessaire.

Voilà soixante ans, l'aviation en était au stade de la curiosité. A cette époque, je prenais mon baptême de l'air avec un pilote qui a eu le triste privilège de décapiter ensuite un un ministre et d'en « abimer » un autre. C'est une référence à laquelle actuellement je préférerais ne pas avoir recours. (*Sourires.*)

Puis nous sommes passés successivement par l'aviation de sport, l'aviation de combat individuel, l'aviation de transport de luxe, pour arriver à l'aviation de masse, celle qui doit nous occuper présentement. Or qui dit aviation de masse dit problème des prix et de leur abaissement, problèmes d'infrastructure et problèmes d'appareils. Voulez-vous que nous examinons très rapidement la question des prix ?

Ma première inquiétude vient de ce que nous venons de constater que l'A. I. T. A. a décidé d'augmenter un certain nombre de prix.

En second lieu, nous avons lieu de croire que l'apparition des appareils à très grande capacité, tels que le Boeing 747, allait provoquer une réduction sensible des prix. Or il se trouve que ces appareils souffrent de maladies de jeunesse, maladie de moteur et maintenant de cellule — cette dernière vient de se déclarer voilà quarante-huit heures.

J'ai eu le privilège de participer à l'un des premiers vols. Je dois reconnaître qu'on est très bien dans cet appareil quand il vole, mais malheureusement ce n'est pas souvent le cas.

Passons aux infrastructures. Il faut avouer qu'elles se composent notamment des grands aéroports, dont on a parlé — je n'y reviendrai donc pas — mais également de petits terrains de classe C ou même d'aéroclubs pour l'aviation légère. J'ai l'impression, contrairement à ce qui a été dit parfois, qu'une certaine anarchie règne dans la création des terrains de classe C ; chacun veut en avoir. C'est devenu la grande mode, comme de posséder une piscine.

Monsieur le ministre, je pense qu'il faudrait établir, comme pour la carte scolaire, une carte des aéroports et des terrains de classe C. Je sais que vous vous y employez. Je sais également que vous ne réussissez pas à tout coup et je reconnais que ce n'est pas toujours de votre fait.

Enfin, je ne reviendrai pas sur la question de la formation et des aéroclubs.

Vous avez décidé d'augmenter les pistes circulaires pour l'aéromodélisme, c'est-à-dire pour l'éveil des vocations. C'est bien, mais il faut encore aller plus loin. Or, les réductions de crédit opérées concernant le fonctionnement des aéroclubs font qu'actuellement les subventions couvrent uniquement la T. V. A. En d'autres termes, l'Etat récupère de la main gauche

ce qu'il donne de la main droite ; ce n'est pas mal, mais c'est une opération que vous me permettez de qualifier de douteuse. (*Très bien ! sur plusieurs travées.*)

Il me faut maintenant parler très rapidement — car j'ai déjà dépassé les quatre minutes de temps de parole — de deux questions qui me préoccupent.

Tout d'abord, le Concorde. Mon ami M. Pams, rapporteur pour avis, avec lequel je discute souvent de questions intéressant l'aviation, estime que le Concorde est certainement destiné à devenir extrêmement rentable. Je le veux bien, mais cela est contesté de tous les côtés. Il faudra bien que l'on tire cette affaire au clair à brève échéance car il est toujours préférable de se couper une jambe plutôt que d'être obligé de se couper la tête.

D'autre part, il faut bien avouer que les devis initiaux ont été dépassés dans des proportions que vous connaissez bien. Ce n'est pas le seul exemple car nous en avons connu d'autres depuis le temps où je rapportais — monsieur le ministre, vous êtes orfèvre en la matière — le budget de Pierrelatte, qui se montait, la première fois, à 75 milliards. Certains budgets de ce genre ont été largement dépassés et celui de Concorde n'a pas fait exception.

Cela m'inquiète beaucoup. Je pense que cet avion à des qualités énormes, mais je crois qu'il nous faudra sérieusement étudier sa rentabilité, d'autant plus que vous nous avez dit tout à l'heure que les compagnies d'aviation étaient en bonne santé.

Je ne voudrais pas terminer sur une note pessimiste. Je vous rappelle que le docteur Knock disait que la santé est un état essentiellement précaire qui ne présage rien de bon. J'ai l'impression que cette année, nous allons avoir des surprises plutôt désagréables dans ce domaine.

J'évoquerai très rapidement deux questions.

J'ai eu l'occasion, lors de la discussion de la troisième loi de programme militaire, de souligner combien la coopération bilatérale ou trilatérale — si vous me permettez ce terme — en matière de construction aéronautique présentait parfois des difficultés.

J'ai dit, et je répète après vous, que tant que l'Europe politique ne sera pas faite, nous n'arriverons jamais à résoudre ces difficultés. Actuellement, la Grande-Bretagne est en train de « flirter » avec les Etats-Unis pour un type d'avion du genre « Airbus », après avoir essayé de faire le sien elle-même. Tout cela renforce notre idée de la nécessité d'une Europe politique.

M. André Dulin. Très bien !

M. Yvon Coudé du Foresto. Et puis, monsieur le ministre — ce sera ma dernière réflexion — il est très mauvais que l'on ne sache pas de quoi et de qui dépend la construction aéronautique. Elle dépend de l'armée, mais elle dépend aussi de l'aviation civile, et cela entraîne une fuite devant les responsabilités, chacun se renvoyant la balle.

Il faut mettre un terme à cette situation. Certains avions seront toujours et exclusivement civils : le Concorde est de ceux-là, si l'Airbus peut servir un jour dans une guerre que je ne veux même pas évoquer, mais enfin, il faut séparer absolument l'aviation civile de l'aviation militaire, sans cela nous n'en sortirons jamais. Qu'il y ait des ripages de crédits, je n'en dis trop rien, mais la dilution des responsabilités est mauvaise. C'est sur vous que je compte, sur votre bon sens habituel, pour faire triompher cette idée. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Ahmed Abdallah.

M. Ahmed Abdallah. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il n'est pas dans mes intentions de retenir longtemps votre attention. Aussi, je serai bref pour vous exposer un problème qui peut vous paraître mineur vu de Paris, mais très important pour les Comores ; je ne pense pas, d'ailleurs, monsieur le ministre, que sa solution soit particulièrement complexe.

Il s'agit de la liaison aérienne pour le territoire des Comores.

Le problème est vital pour nous en raison de la situation géographique de notre territoire ; je ne pense pas inutile de rappeler que l'archipel des Comores comprend quatre îles principales : Grande Comore, Anjouan, Mohéli et Mayotte, distantes entre elles de 60 à 80 kilomètres et situées à 300 kilomètres environ au nord-ouest des côtes de Madagascar.

Cette situation très particulière rend impérieuse pour les habitants de ce territoire la nécessité de disposer à la fois d'un réseau aérien intérieur reliant entre elles les îles et de liaisons avec Madagascar, l'Afrique orientale et naturellement la métropole.

Je voudrais vous rendre attentifs aux conditions particulières dans lesquelles se trouvent les Comores au point de vue du droit aérien et aux conditions d'exploitation de notre compagnie d'aviation locale : Air Comores.

Les Comores étant un territoire français, jouissent de l'autonomie interne et son espace aérien est soumis à une double législation : d'une part, les relations aériennes à l'intérieur du territoire relèvent de la compétence du conseil de gouvernement des Comores : elles sont assurées par Air Comores ; d'autre part, les relations aériennes avec l'extérieur relèvent de la compétence du Gouvernement français, qui a délégué ses pouvoirs dans ce secteur géographique à la compagnie Air France.

En outre, par accord particulier de réciprocité, Air Madagascar est autorisé à desservir les Comores à partir de Tananarive et à desservir éventuellement Moroni, commercialement sur une ligne Tananarive—Dar-es-Salam.

En fait, l'application de ces règles n'aurait pas permis à Air Comores de rentabiliser sa flotte ; aussi des accords ont-ils été conclus avec Air France pour étendre l'activité de cette jeune compagnie aérienne.

C'est ainsi qu'en dehors des liaisons intérieures, Air Comores assure les relations Comores—Madagascar, en affrètement pour le compte d'Air France, et Comores—Dar-es-Salam, par dérogation accordée par le Gouvernement français.

En résumé, la desserte aérienne des Comores est partagée entre Air Comores et Air Madagascar ; la première assure la desserte intérieure de l'archipel et effectue une liaison hebdomadaire avec Majunga et Tananarive et une liaison hebdomadaire avec Dar-es-Salam ; la seconde, Air Madagascar, effectue deux vols hebdomadaires, l'un Tananarive—Majunga—Dzaoudzi—Maroni et l'autre, Nossi-Bé—Dzaoudzi—Nossi-Bé.

On notera que si l'égalité des droits paraît respectée entre Air Madagascar et Air Comores, l'une et l'autre ayant la même marche de fréquences, en fait cette égalité n'existe plus si l'on tient compte des capacités des appareils depuis qu'Air Madagascar a mis en service un « Boeing 737 », trois fois plus spacieux que le « Nord 262 » d'Air Comores.

Il y a donc là un problème déjà sérieux à examiner. Mais la situation risque de s'aggraver encore pour Air Comores si Air France et Air Madagascar mettent à exécution leurs intentions qui sont les suivantes : affrètement par Air France du « Boeing 737 » d'Air Madagascar au lieu du « Nord 262 » d'Air Comores ; ouverture par Air Madagascar, en « Boeing 737 », d'une liaison Tananarive—Maroni—Dar-es-Salam.

Il ne s'agit pas de condamner l'amélioration de capacité et de confort tant souhaitée aux Comores, mais de souligner que la réalisation de tels projets entraînerait pour Air Comores la perte des deux tiers de ses activités, de ses recettes et condamnerait pratiquement cette compagnie à disparaître : or, en raison des services qu'elle rend, surtout pour les liaisons intérieures quotidiennes, il serait préjudiciable, pour notre territoire d'outre-mer, qu'Air Comores soit amenée à cesser ses activités.

Je vous prie de croire, monsieur le ministre, qu'il ne s'agit pas ici de défendre Air Comores plutôt qu'une autre compagnie ! Mais d'assurer dans l'intérêt de nos populations la desserte intérieure et extérieure de notre territoire. Je ne suis pas l'homme d'Air Comores, mais des Comoriens.

Les responsables comoriens ne peuvent accepter à la fois de se voir priver de liaisons aériennes intérieures et de dépendre pour une part importante d'une compagnie étrangère en ce qui concerne les relations avec le reste du monde et, notamment, avec la métropole.

En ma qualité de sénateur des Comores, je demande donc très instamment au Gouvernement de revoir ce problème et je souhaite, en particulier, que soit révisé l'accord aérien franco-malgache.

Encore une fois, je me permets d'insister pour qu'une décision soit prise. Il y va de la survie de la compagnie Air Comores dont la disparition serait tragique pour notre économie et notre avenir touristique à moins, je le répète, que le Gouvernement français propose une autre solution par l'intermédiaire d'Air France en entente avec Air Comores.

Enfin, il serait souhaitable, monsieur le ministre, et j'y insiste, que vous nous fassiez part de votre décision concernant la construction de l'aérodrome international des Comores. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Martin.

M. Marcel Martin. Monsieur le ministre, permettez tout d'abord au maire de Nancy de s'associer tout particulièrement aux vœux exprimés par le Sénat, tout à l'heure, pour la santé de M. Mondon, ministre des transports, qui est, lui, maire de Metz.

Mes chers collègues, je voudrais intervenir à propos d'une catégorie de personnel de nos bases aériennes. Nos aéroports sont animés essentiellement par deux catégories d'agents : des techniciens, d'une part, des agents administratifs, d'autre part. Les techniciens sont chargés de la navigation aérienne et de la météorologie. Or il se trouve qu'entre ces deux catégories de fonctionnaires, le régime des indemnités n'est pas identique, les différences étant en fait considérables. Elles existent

à tous les degrés de la hiérarchie. C'est ainsi par exemple qu'au niveau de chef de service, l'agent de la navigation aérienne touche une indemnité de l'ordre de 1.200 francs, alors que l'agent administratif du même indice ne perçoit qu'une indemnité d'environ 300 francs. On retrouve la même différence, encore aggravée, au bas de l'échelle en ce sens que les agents de la navigation aérienne touchent une indemnité d'environ 400 francs alors que les administratifs de même grade, les téléphonistes par exemple, ne touchent que 40 francs.

Monsieur le ministre, tout cela sans doute s'explique par les responsabilités très importantes des agents techniques, et notamment de ceux de la navigation aérienne en ce qui concerne la sécurité. Mais cette générosité de l'Etat s'explique aussi par le fait qu'en l'espèce, ce n'est pas directement l'Etat qui paie, mais les usagers, car cette indemnité est prélevée sur un fonds commun alimenté par une part de la taxe d'atterrissage.

Il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle des agents administratifs, lorsqu'ils exécutent la même tâche que les agents techniques, s'étonnent de la différence des régimes indemnitaires. Il est évidemment tout à fait anormal que des personnes siégeant dans le même bureau, placées face à face, exécutant le même travail et ayant les mêmes indices, perçoivent des indemnités différentes. Nous aimerions que vous nous expliquiez comment vous avez l'intention de régler cette question.

Dans les quelques instants dont je dispose encore je voudrais m'associer aux paroles qui ont été prononcées à propos des aéro-clubs. Je m'y associe d'autant plus volontiers que, depuis plus de quinze ans, j'ai la responsabilité d'un des aéro-clubs les plus importants de la région parisienne. Soyez donc assuré que je connais bien ces difficultés financières pour les vivre quotidiennement.

Il y a deux points surtout, en cette matière, sur lesquels je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre. Le premier, qui me paraît le plus important, concerne le coût excessif de toutes les pièces détachées. Je puis vous affirmer que certains éléments de maintenance et de réparations que l'on trouve également dans l'industrie automobile, coûtent au moins 10 à 15 fois plus cher dans l'industrie aéronautique, ce qui est parfaitement inadmissible. C'est là une des causes principales des coûts de réparation qui sont à la charge des aéro-clubs et qui les obligent à éponger d'une année sur l'autre des dettes qui se renouvellent constamment en s'aggravant.

Je voudrais souligner également que les difficultés des aéro-clubs proviennent souvent d'un sous-emploi des appareils. Il serait souhaitable que, par des moyens juridiques divers, des conventions puissent être passées entre différents aéro-clubs en vue de mettre en pool les différents appareils afin d'en assurer l'emploi maximum, compte tenu des charges et des frais incompressibles représentés notamment par les charges d'assurances.

Il faut donc que l'Etat maintienne son aide, mais je pense qu'elle pourrait être plus efficace si certaines réorganisations comme celles dont je viens de parler intervenaient enfin. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures, est reprise à quinze heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions concernant le budget de l'aviation civile.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Aubry.

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, tout d'abord, je m'associe pleinement à la protestation de notre collègue, M. Méric, concernant nos conditions de travail. En effet, il n'est pas sérieux de demander à un parlementaire d'intervenir quelques minutes seulement sur un budget aussi important que celui que nous discutons. C'est pourquoi, tout en faisant un effort pour limiter mon propos et aller aussi vite que possible, je demande tout de suite l'indulgence de M. le président.

Intervenant l'année dernière dans la discussion de votre budget, monsieur le ministre, je l'avais qualifié de cartilagineux et j'avais dit que, de ce fait, il ne pouvait que faire la soudure entre deux budgets. Les faits ont montré, hélas ! combien j'avais raison. J'avais aussi formulé quelques suggestions qui, pour l'essentiel, restent valables aujourd'hui. Malheureusement, force est de constater que vous n'avez tenu aucun compte de celles-ci ni d'ailleurs de l'ensemble des débats parlementaires concernant l'aviation civile.

Néanmoins, notre persévérance dans ce domaine n'ayant d'égale que l'importance que nous attachons à la question, nous revenons avec force sur ce problème. Je sais, monsieur le ministre, que

vosre ministère ne recouvre pas toute l'industrie aéronautique ; néanmoins, son activité conditionne pour une large part la vie et le développement de cette industrie qui est l'un des secteurs de pointe de l'économie française. Des régions entières vivent essentiellement de celle-ci et de ses activités annexes, qui regroupent 100.000 salariés. Ce personnel est à la fois soucieux et inquiet de l'avenir et de son plein emploi. En effet, les objectifs clairement proclamés par le Gouvernement et le patronat de l'aéronautique concernent la construction, la spécialisation de la recherche et des fabrications.

Les conséquences néfastes qu'entraînent ces objectifs pour les travailleurs justifient pleinement les inquiétudes du personnel, d'autant que votre budget ne correspond pas aux prévisions d'avenir.

En effet, selon le VI^e Plan, 2 milliards de francs devraient être affectés aux activités aéronautiques entre 1971 et 1975, auxquels s'ajouteront 4 milliards de francs de l'aviation civile pour la poursuite des programmes déjà lancés.

Les crédits d'études devraient permettre d'entreprendre l'évolution technique de ces matériels, afin de ne pas compromettre leur succès futur, comme ce fut le cas pour la *Caravelle*. Pour cela, il faudrait affecter 500 millions de francs à la mise au point d'un *Concorde* à plus long rayon d'action et 200 millions de francs pour une version allongée des moyens-courriers subsoniques *Airbus* et *Mercur*, 200 millions de francs pour la production de courts courriers civils, en partant de l'acquis du *Breguet 941*, et 50 millions de francs pour la fabrication d'avions légers.

Une des recommandations les plus pressantes de la commission du VI^e Plan est d'arracher la France à son étroite dépendance vis-à-vis des motoristes étrangers et, pour ce but, de lancer à la S. N. E. C. M. A. les études et la construction d'un réacteur d'une dizaine de tonnes de poussée. On affecterait 500 millions de francs à ce programme, dont le relais serait pris par le VII^e Plan, l'investissement étant de l'ordre d'un milliard de francs. Un tel moteur civil permettrait à l'industrie aéronautique française d'arriver à une homogénéité qui est la condition de son équilibre, de son indépendance et, également, de son expansion.

Le rapport annuel de l'union syndicale des industries aérospatiales, l'U. S. I. A. S., indique que si l'aéronautique française a exporté, pour les cinq dernières années, 65 p. 100 de matériels militaires et 35 p. 100 de matériels civils, ces chiffres s'inverseront au cours du VI^e Plan, ce qui signifie qu'en 1975 nous aurons 65 p. 100 d'exportations civiles et 35 p. 100 d'exportations militaires.

On ne peut que s'en féliciter, puisque le même rapport patronal de l'U. S. I. A. S. souligne que les « considérations politiques d'ordre national et international sont souvent déterminantes et qu'elles n'engendrent pas la continuité susceptible d'assurer l'enchaînement des programmes. »

Il faut ajouter que ces chiffres, qui correspondent à une véritable conversion de l'industrie aérospatiale, sont confirmés par les travaux préparatoires du VI^e Plan, qui concluent qu'en 1975 la répartition des activités militaires et civiles de la profession sera de 65 p. 100 pour le domaine civil et 35 p. 100 pour le secteur militaire.

Cependant, nous constatons que l'hémorragie de la force nucléaire stratégique n'est pas près de s'arrêter, puisque le Gouvernement entend, par la III^e loi de programme pour 5 ans, lui conserver « la priorité des priorités », qui coûtera plus de 50 millions de francs par jour pour la seule arme atomique sur les 923.200.000 francs de dépenses quotidiennes pour l'ensemble des dépenses militaires.

Faire un plan aurait-il un intérêt si l'on ne prévoyait parallèlement le moyen de le réaliser ? La France a un potentiel industriel et humain de grande qualité, la réalisation du Plan est donc tout entière fonction des budgets.

Certes, le Plan n'a été ni discuté ni adopté par les assemblées, mais il existe et nous en connaissons les grandes options.

Les gens les plus avertis de la profession savent et ne se lassent de répéter que l'heure est venue où la définition d'une politique aéronautique ne saurait se borner à trouver, ici ou là, des Etats qui, au-delà des mers, pour des raisons offensives, défensives ou de prestige, recherchent les « marchands de canons » les plus avantageux !

La *Caravelle* a marqué le retour de la France parmi les grandes puissances aéronautiques exportatrices. Le rapporteur de la commission de la production et des échanges a indiqué à l'Assemblée nationale que le budget de l'aviation civile pour 1971 n'était « ni meilleur ni pire que ceux qui l'ont précédé ». Effectivement, les crédits demandés sont passés de 1.725.518.802 francs à 1.828.936.891 francs, soit une augmentation de 5,9 p. 100, c'est-à-dire, comme l'a rappelé M. le rapporteur Fortier ce matin, moins que l'augmentation moyenne de l'ensemble des crédits du budget national, qui est de 8,7 p. 100, et encore la plus forte progression intéresse-t-elle les services de la navigation aérienne.

La répartition théorique des autorisations de programme et des crédits de paiement est, pour le *Concorde*, de 515 millions de francs pour les premières, et de 555 millions de francs pour les secondes, pour l'*Airbus*, respectivement de 330 millions de francs et de 310 millions de francs ; les prêts accordés par le Gouvernement pour le *Concorde* s'élèvent, à ce jour, à 233 millions de francs et à 145 millions de francs pour l'*Airbus*.

Un tel budget tient-il compte des réalités et surtout de l'avenir ? Tient-il compte d'une progression du transport aérien qui, selon l'institut du transport aérien, spécialisé dans les études à long terme, l'évalue entre 12 et 14 p. 100 par an jusqu'en 1980.

De 1965 à 1980, le nombre des passagers des compagnies régulières sera passé de 180 millions à près de 800 millions alors que, dans le même temps, la population mondiale n'aura augmenté que de 3.295 millions à 4.330 millions. Il s'agit donc là d'un phénomène irréversible.

Jusqu'à présent, ce vaste marché est ouvert aux quelques puissances possédant une industrie aéronautique, et la France est de celles-là. Mais il ne suffit pas de proclamer, comme le fait le Gouvernement, que nous voulons exporter, encore faut-il avoir les matériels répondant aux besoins.

Jusqu'à l'apparition de la *Caravelle*, la France importait tous ses appareils des Etats-Unis et de Grande-Bretagne. La *Caravelle* est venue attester de la vitalité d'une industrie dans laquelle la France fut la première jusqu'à la seconde guerre mondiale, et le *Concorde* vient en confirmer la valeur.

En octobre 1967, Marcel Dassault déclarait à un journal économique : « La force de frappe, contrairement à ce que l'on dit, ce n'est plus moi ! »

Disons qu'effectivement ce n'est plus seulement lui ; mais il avait eu le flair, dès cette époque, après avoir largement tiré avantage des énormes profits que le Gouvernement ne lui a pas comptés pour la première génération de la force de frappe, de prévoir que les profits étaient ailleurs et que l'aéronautique devait opérer une conversion civile. Il occupe donc maintenant une place confortable dans la fabrication d'avions civils. Dassault n'est pas un monopole de la taille de la *General Motors*, mais, pour reprendre une formule célèbre, « ce qui est bon pour Dassault devrait l'être pour notre industrie nationale »... si le Gouvernement le veut !

Le volume des exportations des dix dernières années, de 1960 à 1969, est de 18.547 millions de francs, et il représente entre 40 et 50 p. 100 de la production totale de l'industrie aéronautique. Si les exportations militaires l'emportent largement sur les exportations civiles, 65 p. 100 contre 35 p. 100, d'ici à 1975 ces chiffres seront inversés, ainsi que nous l'avons dit.

Le budget de l'aviation civile qui nous est présenté, « ni meilleur ni pire que les précédents », ne tient donc aucun compte des perspectives proches et futures, et l'on sait qu'en matière aéronautique la durée du cycle entre la conception et l'obtention du certificat de navigabilité est un cycle long. La France ne se prépare donc nullement à la mutation, qui risque de se faire sans elle ou de lui laisser, dans les années qui viennent, le goût amer d'un retard impossible à rattraper.

Il y a plus grave ! Nous vivons dans un monde où la concurrence est dure. Certes, les gouvernements britannique et français ont apporté leur soutien financier à la réalisation du *Concorde*, mais la fabrication se fera en empruntant aux banques et de lourds intérêts viendront donc accroître le prix de l'appareil et mettront les sociétés nationalisées dans des difficultés permanentes de trésorerie.

Que voyons-nous ailleurs ? Nous avons appris ce mois-ci que la société anglaise *Rolls Royce* était en difficulté ; immédiatement, elle a pu bénéficier de 89 millions de livres, soit 1.175 millions de francs, du gouvernement britannique.

Le chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique de l'Allemagne fédérale avait progressé de 31 p. 100 en 1968 et la revue *Entreprise* écrivait il y a un an : « L'histoire risque fort de se répéter pour l'aviation. Qu'on le veuille ou non, l'Allemagne — étant donné son potentiel industriel et le fait que les banques allemandes disposent d'énormes capitaux et que les groupes industriels ont l'intention de se lancer à fond dans ce secteur où les perspectives d'expansion sont très importantes — aura dans dix ans une très importante industrie aéronautique, peut-être même nettement plus importante que la nôtre ».

Le budget de 1971 comporte une subvention du gouvernement d'Allemagne fédérale de 260 millions contre 175 millions en 1970 et 105 millions en 1969 pour le financement des programmes civils et l'Allemagne n'en est qu'au stade modeste de la coopération dans certains projets européens, dont l'*Airbus A 300*.

Partie de rien, la branche cellules-moteurs, équipements et électronique non compris, emploie près de 50.000 personnes.

Par ailleurs, nous voyons le Japon, grâce à des prises de licences étrangères, se constituer avec rapidité une industrie aéronautique.

Enfin, il ne faut pas oublier la domination aéronautique que les U. S. A. entendent maintenir en Europe. Elle s'est traduite, selon une étude de l'A. I. C. M. A. par une somme d'achats de 3.700 millions de dollars de 1957 à 1967 et en janvier 1968 la valeur des avions civils en service dans les compagnies européennes s'élevait à 2.112 millions de dollars, celle des commandes de matériel civil à 3.240 millions de dollars.

Le rapport de l'U. S. I. A. S. souligne que « l'objectif du ministère de la défense des U. S. A. est de vendre à l'Europe en 1975 : 1.500 millions de dollars par an de matériel militaire. Aussi doit-on prendre conscience de la nécessité pour l'Europe, sous peine de démission dans un secteur clef de l'économie en constante expansion, de satisfaire une part importante de ses besoins, en même temps que d'élargir ses positions sur le marché international ».

Nous disons en conclusion que rien ne correspond, ni dans le budget militaire du III^e Plan militaire à long terme, ni dans le budget de l'aviation civile aux objectifs à court, moyen et long terme qui, seuls, permettraient de maintenir le plein emploi des 73.000 personnes qui, en France, travaillent sur les cellules et les moteurs d'avions.

Les députés communistes ont déposé une proposition de loi qui a été enregistrée à l'Assemblée nationale le 15 novembre 1963 pour la nationalisation des principales entreprises privées de l'aéronautique. Non seulement, elle n'est jamais venue en discussion, mais on assiste à l'éclatement des principales sociétés nationales en filiales dont les plus rentables sont remises aux sociétés privées, les sociétés nationales devenant des holdings avec d'inextricables participations dans le secteur privé. Ceci en contradiction flagrante avec le principe inscrit dans la Constitution : « Tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a, ou acquiert les caractères d'un service public ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité ».

En octobre 1967, nous avons fait connaître nos propositions pour un programme d'études et de fabrications civiles.

Tout programme — comme tout plan — exige d'être parallèlement accompagné d'un financement et nous ne pensons pas qu'en matière de financement, on puisse retenir l'argument des détracteurs de Concorde qui se plaisent à démontrer qu'il aura coûté beaucoup plus cher que prévu, car nous avons en la matière l'expérience des estimations de M. Dassault pour son Mirage militaire qui, en définitive, coûta aux contribuables français vingt-quatre fois le prix de l'estimation première !

Précisément, dans la période charnière où se trouve l'aéronautique française, le financement indispensable prend toute son importance si on ne veut la voir céder le pas à ses concurrents internationaux et nous estimons qu'on ne peut se contenter d'un budget civil « ni meilleur, ni pire que les précédents » si on veut lui conserver la place qui lui revient dans l'économie de notre pays, en sauvegardant également par là notre indépendance nationale.

Je dirai maintenant quelques mots de la météorologie nationale. Au cours du débat concernant votre budget à l'Assemblée nationale, mon collègue et ami M. Cermolacce vous a posé un certain nombre de questions. Vous avez notamment répondu, je vous cite : « Nous sommes en train de constituer la météorologie en établissement public et nous pourrions ainsi fixer la rémunération du personnel en fonction de ses missions propres, comme nous l'avons déjà fait pour les agents de la navigation aérienne. »

Pour nous cela signifie d'abord que tout projet concernant cet établissement public doit traiter de la rémunération des personnels, c'est-à-dire des statuts et du régime indemnitaire, ensuite que les décisions doivent impliquer l'accord explicite, comme on l'a vu pour la navigation aérienne lors de la commission Cohen-Salvador, de la fonction publique et des finances.

Mais là nous avons lieu d'être inquiets sur vos véritables intentions, monsieur le ministre, quand on sait qu'à l'audience accordée le 17 novembre au syndicat de la météorologie — audience baptisée table ronde — vous n'avez présenté en fait qu'un projet assez vague d'institut qui ne traite aucunement des questions de rémunération, donc des statuts des personnels. Je crois savoir que votre représentant a été obligé de convenir qu'il n'était pas habilité pour traiter de la question capitale concernant la fonction publique et le ministère des finances. Cela est bien évident. Mais alors c'est dire que la situation n'est absolument pas dénouée, que la négociation n'a pas commencé et que vos ouvertures ne valent que pour les députés. C'est pourquoi, je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir préciser devant le Sénat le contenu de votre déclaration à l'Assemblée nationale et de nous dire si vous entendez, à l'occasion de la nouvelle table ronde du 15 décembre prochain,

engager de véritables et sérieuses négociations avec les organisations syndicales de la météorologie nationale. Si votre réponse est, comme je le souhaite, positive, elle impliquera l'engagement de votre part que les représentants du personnel trouveront devant eux des interlocuteurs responsables.

J'avais espéré, monsieur le ministre, vous poser une question concernant votre refus d'accorder à Air France la possibilité de réaliser son programme d'investissements de 1971. Malheureusement nos conditions de travail sont telles que je ne dispose pas du temps nécessaire pour le faire. Je vous adresserai donc une question écrite à laquelle, j'espère, vous voudrez bien me répondre. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Marcel Lambert. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, après les orateurs qui se sont succédé à cette tribune, vous me pardonnerez cette courte intervention qui rejoint d'ailleurs celles de mes collègues, les problèmes qui se posent à tous les aéro-clubs de notre pays étant exactement les mêmes.

Dans le fascicule « Transport — II Aviation civile — Mesures nouvelles », nous avons constaté qu'au chapitre 66-70, Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction, les crédits de paiement votés pour 1970 — 5.500.000 francs — sont proposés en 1971 pour un montant de 4.500.000 francs, soit une différence en moins de un million de francs, c'est-à-dire 18 p. 100 de réduction. En 1970, ces mêmes crédits avaient déjà subi une réduction de 10 p. 100 par rapport à ceux de 1969 en passant de 6.100.000 francs à 5.500.000 francs.

Distribués sous forme de « primes d'achat », ces crédits ont essentiellement jusqu'ici été accordés pour favoriser l'acquisition d'avions ou de planeurs par les aéro-clubs.

Le montant de la prime d'achat pour un avion « école » représente aujourd'hui sensiblement le montant de la T. V. A. au taux de 23 p. 100 appliqué au prix de l'avion.

Les avions à vocation « école » sont pratiquement les seuls à être primés et il est tenu un très grand compte de l'activité « formation de jeunes » des aéro-clubs demandeurs, lors de l'attribution des primes d'achat. En ce sens, les avions primés sont bien, ainsi que l'indique le texte officiel de la loi de finances 1971, du « matériel d'instruction ».

Le système des primes d'achat institué en 1954 a, dans un premier temps, permis aux aéro-clubs de constituer et de moderniser une flotte de plus de 3.000 appareils construits en France. Notre pays a pu, de ce fait, conserver une industrie de conception et de fabrication d'avions légers dont une partie de la production a pu être exportée.

Mais, depuis les dernières années, la situation de cette industrie n'a cessé de se dégrader parce que le marché correspondant ne se développait pas suffisamment.

Les causes en sont les charges toujours croissantes des aéro-clubs devant limiter leurs investissements et la réduction des aides parmi lesquelles se trouvaient les primes d'achat dont l'importance en valeur absolue et relative allait en diminuant.

De nombreux constructeurs ont dû cesser toute activité et il n'en reste plus aujourd'hui que trois exclusivement français.

Vouloir encore supprimer ou tout simplement réduire à nouveau les primes d'achat sera très lourd de conséquences pour les aéro-clubs et les derniers constructeurs français dont les difficultés sont déjà grandes.

La situation économique critique des associations ne leur permet plus de supporter directement ou indirectement de nouvelles charges. Le volume de leurs investissements suivra l'évolution des crédits de primes et la situation des constructeurs ne s'améliorera pas.

Par ailleurs, si l'on continue la politique de réduction des crédits de primes d'achat, les aéro-clubs n'auront bientôt plus aucune raison d'acheter des avions français. Mieux, en achetant des avions étrangers leur revenant sensiblement au même prix, ils y gagneront une meilleure tenue d'appareils bénéficiant des avantages que confèrent les très grandes séries de fabrication ignorées chez nous.

Ainsi, très rapidement, les derniers constructeurs d'avions légers français disparaîtront laissant vide un « créneau » pourtant à notre mesure. Nous n'exporterons plus mais nous importerons. Les aéro-clubs, seuls, achètent 30 millions de francs de matériel par an. L'Etat perdra ainsi plusieurs fois l'équivalent de crédits qu'à tort on désigne sous le nom de « subventions » alors que ce sont essentiellement des crédits d'investissements — investissements pour les moyens de communication, de motivation et de formation à des carrières aéronautiques, c'est-à-dire autant d'éléments utiles au développement du pays.

Non seulement, les crédits de primes d'achat ne doivent pas être réduits, mais il conviendrait même de les doubler par rapport à leur niveau de 1969 pour satisfaire pleinement la demande et hâter l'équipement.

Pour tout avion supplémentaire acheté grâce à une telle mesure, l'Etat récupérerait l'équivalent de la prime d'achat correspondante en moins de deux ans sous forme de taxes sur le carburant.

En l'absence d'augmentation des crédits, c'est la T. V. A. sur les achats d'avions français qu'il faudrait supprimer au bénéfice des associations. Là encore, l'essor qui en découlerait permettrait à l'Etat de récupérer très vite une perte apparente, grâce à une consommation de carburant accrue.

En tout état de cause, la situation des aéro-clubs est devenue telle qu'ils ne peuvent accepter de voir diminuer leurs ressources ou augmenter leurs charges. Une longue série de mesures ou de circonstances ont dégradé à l'extrême les aspects économiques de la pratique du vol à moteur en France.

Hormis les primes d'achat dont le montant est allé en diminuant et qui aident plus les constructeurs que les aéro-clubs, toutes les subventions que recevaient les associations jusqu'à ces dernières années ont été supprimées dans leur quasi-totalité.

Les bourses de formation et d'entraînement accordées aux jeunes pilotes eux-mêmes ne contribuent pas à la gestion des associations.

En 1968, la suppression du dégrèvement des carburants entraînait une augmentation de 10 à 15 p. 100 du coût des heures de vol pratiquées en aéroclubs.

En 1969, le prix d'achat des moteurs utilisés — tous étrangers malheureusement — et des rechanges nécessaires à leurs révisions, subissait l'incidence de 12,5 p. 100 de la dévaluation.

Dès 1969, le coût des redevances d'occupation des terrains nus et des hangars a subi des augmentations importantes qui seront poursuivies en 1970 et continueront en 1971.

De 1968 à 1970 également, les aéro-clubs n'ont pas manqué de supporter d'autres augmentations de tous ordres, notamment pour le personnel : 10 p. 100 en 1968, 5 p. 100 au moins en 1969 et 1970, autant et plus en 1971.

Le coût de l'heure de vol en aéro-club a atteint un niveau qu'on ne peut plus dépasser. Pour preuve, il faut noter qu'en 1969 l'activité des plus de vingt-cinq ans a plafonné au niveau de 1968. Seuls, les jeunes boursiers de moins de vingt-cinq ans ont volé davantage, ce qui indique bien la contrainte « manque d'argent ». Il faut remarquer également que l'activité totale de 1970 est de 10 à 15 p. 100 inférieure à celle de 1969.

Le mécontentement des associations et de leurs dirigeants est grand. Il a déjà eu l'occasion de se manifester récemment devant deux projets d'augmentation des taxes d'atterrissage. Les mesures projetées entraîneraient des augmentations moyennes de 12,5 p. 100 pour une grande part des voyages en avion léger. Mieux encore, l'Etat ne dégageait sans doute pas suffisamment de recettes supplémentaires pour couvrir les frais de perception des nouvelles taxes.

Alors que l'utilité du rôle social et économique des aéroclubs a enfin été reconnue à l'occasion des travaux préparatoires à l'élaboration du VI^e Plan, les dirigeants et les pilotes privés sont conscients plus que jamais de la valeur et des possibilités de leur réseau. Celui-ci comprend sensiblement 450 associations réparties sur plus de 300 terrains, eux-mêmes répartis sur l'ensemble du territoire ; 3.000 avions ; 33.000 pratiquants actifs.

Il gère des biens considérables : terrains, abris, ateliers, avions ; il emploie un personnel nombreux et qualifié : instructeurs, mécaniciens, secrétaires ; il investit chaque année des sommes importantes : 30 millions de francs en avions seulement ; il réalise, trop discrètement, avec une aide infime, une infrastructure enviable : 22 pistes en 1968 et 1969.

En outre, il réalise un chiffre d'affaires de plus de 55 millions de francs dont 25 millions d'achat d'essence sur lesquels l'Etat récupère en taxes sensiblement trois fois plus qu'il ne donne sous forme d'aides diverses.

Il constitue enfin un ensemble d'établissements d'enseignement à des techniques d'avenir indispensables au pays, répartis de façon homogène dans la France entière et dont la gestion, exclusivement assurée par des bénévoles, ne coûte que très peu à l'Etat.

C'est pourquoi nous vous prions, monsieur le ministre, de bien vouloir prendre en considération les requêtes des associations et de veiller à ce que ne soit pas encore réduit, en 1972, le montant des crédits du chapitre 66-70 — couramment désignés sous le nom de primes d'achat — et de faire en sorte que soient enfin considérées avec réalisme et la plus grande attention la dégénérescence et la situation précaire de l'industrie française d'avions légers, situation qui découle de l'impossibilité pour les aéro-clubs d'investir suffisamment, comme le commandent les véritables besoins.

La majoration de ces crédits, considérés à tort comme une subvention et non comme des crédits d'investissement rentables à court terme pour l'Etat, s'avèrerait impossible et contraire aux principes en vigueur. Il conviendrait, à tout le moins, que les associations soient exonérées de la T. V. A. lors de l'achat d'avions français et de leurs équipements.

Monsieur le ministre, nous vous faisons confiance pour veiller à la sauvegarde de nos aéroclubs. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'agissant des responsabilités personnelles qu'exerce le ministre des transports au regard de l'aviation civile dans les départements français d'outre-mer, je voudrais présenter quelques brèves observations. Je dis « responsabilités personnelles du ministre des transports » parce que le ministre délégué, chargé des départements d'outre-mer, n'a rien à voir dans cette affaire.

Dans cette situation hybride autant que confuse qui est la nôtre, la rue Oudinot sert trop commodément d'écran ou de paravent et nous avons souvent du mal à découvrir à qui incombe la responsabilité spécifique de tel ou tel compartiment de l'action gouvernementale. C'est ce qui explique l'adjectif « personnelles » que j'ai employé.

Je voudrais tout d'abord évoquer le problème des personnels, aussi bien ceux des services de la météorologie que ceux chargés du contrôle de la circulation aérienne. Voici qu'on me signale une certaine résurgence d'un état d'esprit que j'ai longtemps combattu et que je croyais définitivement disparu. Chaque fois que sont affectés, dans ces départements, des fonctionnaires ayant servi dans les territoires d'outre-mer, on voit réapparaître cet état d'esprit qui tendrait à établir des contrats différenciés selon qu'il s'agit de fonctionnaires originaires de ces départements ou d'origine métropolitaine.

Si cette dualité de régime peut s'expliquer dans les territoires d'outre-mer, qui bénéficient d'une certaine autonomie administrative, elle ne se justifie nullement dans les départements français comme les autres. C'est exactement comme si, parmi les agents de l'aviation civile en service en Bretagne, on voulait établir une sorte de contrat pour les Bretons et une autre pour ceux qui viennent des autres parties du territoire français.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de faire disparaître définitivement ces séquelles d'un esprit colonialiste attardé, incompatible avec le statut de la départementalisation.

Je voudrais maintenant vous remercier, monsieur le ministre, des efforts que vous voulez bien consentir, cette année, en faveur de la Martinique, en ce qui concerne les équipements techniques et la modernisation des installations.

Nous sommes heureux de voir enfin apparaître, au chapitre 58-90, la première tranche de crédits relatifs à l'allongement de la piste du Lamentin, mais je déplore qu'il vous faille répartir sur trois ans, je devrais dire sur trois exercices, cet effort d'investissement pourtant modeste puisqu'il ne représente que 14 millions de francs, et cela d'autant plus qu'ainsi que le précisait le rapport de mon ami, M. Fortier, la dépense sera supportée pour moitié par l'Etat et pour moitié par la chambre de commerce, bien qu'il s'agisse d'infrastructure aérienne qui ne devrait en principe incomber qu'à l'Etat.

Je signale à ce propos que la taxe d'aéroport perçue à la Martinique est déjà la plus élevée de tous les aéroports français et étrangers. A Orly, elle est de 15 francs, au Lamentin elle est déjà de 20 francs.

C'est assez dire qu'en assumant des frais d'investissement d'infrastructure dont elle n'aurait pas dû avoir à connaître, la chambre de commerce de Fort-de-France sera fatalement amenée, pour amortir ses emprunts, à augmenter les taxes qu'elle perçoit. Quoi qu'il en soit, les travaux d'études étant depuis longtemps terminés, je souhaiterais, monsieur le ministre, que les délais d'exécution soient raccourcis, en raison de l'urgence.

Je voudrais enfin évoquer un autre aspect des choses. Il s'agit de la coordination de l'action gouvernementale. Le IV^e, le V^e et bientôt le VI^e Plan ont retenu le tourisme comme option fondamentale pour le développement économique des départements des Antilles.

Tout un ensemble de dispositions a été prévu pour inciter les promoteurs à construire des hôtels de grand tourisme qui, par la force des choses, sont destinés à satisfaire les besoins de la clientèle américano-canadienne. Le ministre chargé des départements d'outre-mer facilite l'acquisition des terrains en bordure de mer et accorde aux promoteurs des prestations fort appréciables sous forme de route d'accès, d'amenée d'eau, d'électricité et de téléphone jusqu'à la porte de l'hôtel.

Il accorde, en outre, des primes de diverses sortes : prime d'équipement, prime d'allégement des charges sociales, prime proportionnelle au nombre d'emplois créés. Le ministre des finances accorde des délaissements d'impôts sur les bénéfices réinvestis provenant des capitaux locaux, des exonérations de T. V. A., sur les matériaux et sur l'équipement de ces hôtels, des exonérations de patente, et aussi le non-assujettissement à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux pendant huit ans. Il accorde enfin, par le truchement des organismes de crédit d'Etat, des prêts pouvant atteindre jusqu'à 50 p. 100 du montant des investissements.

Grâce à toutes ces mesures, à toutes ces aides, des hôtels ont été construits. Ils représentent, pour nous, des instruments de notre développement économique, tel que l'a voulu le Gouvernement. Or, nous voici menacés de voir ces hôtels mettre la clé sur la porte, l'un après l'autre.

Alors que, dans les Antilles anglaises qui nous voisinent, les hôtels regorgent de monde, les nôtres sont quasiment vides. Bien que ces établissements aient été construits, aménagés, équipés pour la clientèle américano-canadienne — et cela en conformité avec les directives du Plan — les américano-canadiens n'y viennent pas. Pourquoi? Parce que le ministre des transports ne donne pas, ou ne donne que fort parcimonieusement, aux agences de voyages les autorisations nécessaires pour les charters qui devraient amener directement les touristes des grandes villes américaines et canadiennes jusqu'à nos rives.

Vous n'obtiendrez jamais qu'un touriste américain ou canadien, qui se déplace pour son plaisir et sa détente, accepte de changer deux ou trois fois d'avion avant d'arriver à Fort-de-France en empruntant les lignes régulières.

Du fait que les gouvernements locaux autonomes des Antilles anglaises accordent libéralement les autorisations de charters nécessaires, ces touristes nous désertent et vont à Barbade, à Trinidad, à Sainte-Lucie et j'en passe.

Il y a là un manque de coordination flagrant, en ce qui concerne les départements d'outre-mer, dans l'action engagée par les divers membres du Gouvernement qui ont la responsabilité de notre développement. C'est cet aspect des choses, proprement névralgique, que je me devais de soumettre à vos réflexions, monsieur le ministre.

Il ne faut pas que la protection légitime que vous devez à la compagnie nationale Air France vous conduise à étouffer les Antilles et à ruiner leurs espérances économiques. Je ne voudrais pas citer de nom à cette tribune, mais sachez, monsieur le ministre, que le plus luxueux des hôtels récemment construits, un magnifique hôtel de 130 chambres, avec marina et golf, situé dans un site admirable, est au bord de la faillite pour les raisons que je viens d'indiquer. Le faible coefficient de remplissage est la cause directe et primordiale du déficit d'exploitation de cet établissement.

Le tourisme ayant été retenu comme option fondamentale de notre développement économique, il est facile, monsieur le ministre, de vous représenter les conséquences désastreuses qu'entraînerait pour notre avenir la fermeture de ce si bel ensemble hôtelier.

Puisque j'ai parlé d'Air France, je voudrais rapidement évoquer la question des tarifs. Nous sommes des départements français et, en conséquence, la navigation aérienne entre la métropole et nous est réservée au pavillon français. Il n'y a là rien que de très logique et de tout à fait conforme au principe de la départementalisation. Mais, quand il s'agit des tarifs, la compagnie Air France nous dit qu'elle est liée par les conventions internationales, de telle sorte qu'on ne nous applique pas les tarifs domestiques d'Air-Inter mais les tarifs I. A. T. A.

Je ne comprends donc plus très bien. Nous sommes traités comme ayant une navigation réservée et soumise au monopole du pavillon, mais, pour les tarifs, nous sommes traités comme territoires internationaux. Ainsi, sur la ligne des Antilles françaises, les prix sont les plus élevés du monde.

Quelqu'un qui veut se rendre de Paris à Fort-de-France aurait intérêt à se rendre de Paris à Amsterdam, puis d'Amsterdam à Curaçao et ensuite remonter de Curaçao à Fort-de-France. Cela lui coûterait moins cher que de prendre l'avion direct d'Orly à Fort-de-France. Nous ne pouvons pas avoir la clientèle métropolitaine parce que les prix d'Air France sont trop chers et nous ne pouvons pas avoir la clientèle américano-canadienne, parce que le ministre des transports ne délivre que fort parcimonieusement les autorisations de charters.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je me devais de soumettre à vos réflexions. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et télécommunications. Je me permets de vous demander, monsieur le ministre, dans la mesure du possible, d'être bref dans votre réponse car votre collègue de l'éducation nationale attend depuis près d'une heure que soit appelée la discussion de son budget.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Monsieur le président, comme vous venez de me le demander, je vais tenter d'être bref. Mais l'intérêt pris par votre assemblée au sujet que nous traitons et le nombre considérable des questions qui m'ont été posées m'obligent tout de même, par simple courtoisie, à répondre d'une façon assez complète.

M. le président. Soyez donc courtois! (*Sourires.*)

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. M. Coudé du Foresto a posé une série de questions très importantes. La première était relative aux baisses de prix dont il s'est étonné que nous n'ayons pu, à l'occasion de la mise en service du Boeing 747, les répercuter sur les tarifs. Il faut se rendre compte que la dégradation financière des compagnies aériennes régulières est devenue plus apparente et que, même parmi les plus importantes, nombre d'entre elles sont aujourd'hui en déficit.

La hausse des prix de revient, qu'il s'agisse des salaires, du coût des matériels et surtout des charges d'infrastructure, ne peut être compensée que par l'accroissement de productivité que permet notamment l'utilisation des plus gros appareils.

En ce sens, la mise en service des avions gros porteurs du type Boeing 747 et bientôt de notre Airbus est particulièrement bénéfique, mais elle ne suffit pas à éponger totalement les hausses de prix en chaîne, elle permet seulement d'en limiter les incidences.

A ce sujet, je voudrais, toujours en réponse à M. Coudé du Foresto, ajouter deux remarques: lors de l'introduction d'un nouveau type d'appareil, il s'écoule un certain temps avant que l'on ne détermine la meilleure manière de l'utiliser. Il convient donc, au départ, d'être très prudent pendant cette phase d'apprentissage, d'autant plus qu'elle peut coïncider avec une période de mise au point technique.

J'ai suffisamment insisté sur les défauts des moteurs Pratt et Whitney du Boeing 747 pour que je n'aie pas à y revenir cet après-midi.

Par ailleurs, les compagnies aériennes régulières, pour se défendre contre la concurrence des compagnies non régulières, ont largement développé, ces dernières années, l'utilisation de tarifs de groupes ou de tarifs promotionnels qui permettent d'offrir un prix du billet très bas.

Telles sont les raisons pour lesquelles il n'a pas été possible de diminuer le prix du billet à l'occasion de la mise en service du Boeing 747.

M. Coudé du Foresto a abordé une autre question importante qui a dominé le débat de ce matin, celle du coût du développement et de la rentabilité de Concorde. J'ai rappelé, ce matin, que Concorde constituait un programme d'une technique particulièrement complexe et évoluée et qu'on mesure mal la somme de problèmes qu'il a fallu résoudre pour aborder ce domaine si nouveau que pose le transport supersonique. Cela devrait constituer, pour le moins, une des circonstances atténuantes à la sévérité dont M. Coudé du Foresto faisait preuve vis-à-vis des suppléments de dépenses qui ont été nécessaires pour terminer ce programme.

Mais il est des remarques techniques que je me dois de faire sur ce point.

Premièrement, l'appareil actuel a une capacité en passagers et un poids supérieurs de 50 p. 100 à ceux du projet d'origine. Il n'y a pas lieu de critiquer cette définition de l'appareil car elle est bonne et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Deuxièmement, le délai de réalisation du programme aura été *in fine* de douze années au lieu des sept prévues au départ. Les dirigeants et les techniciens ont peut-être péché par excès d'optimisme quant à la manière dont ils pourraient résoudre les difficultés. Ce délai est cependant encore inférieur à celui qu'aura demandé la mise au point du S. S. T. américain. Ce sont les techniques choisies dès le début pour la réalisation du Concorde, le fait que nous ayons su résister au poids de la technologie américaine et les progrès qui ont été réalisés dans le développement de nos propres procédés qui nous ont donné cette avance. Comme je le disais ce matin, le fait de développer des idées françaises au lieu de nous laisser aliéner par l'exemple américain peut présenter aussi des avantages.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien!

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. En troisième lieu, les crédits sont toujours établis en francs constants pour des programmes étalés sur une période aussi longue. La correction en francs courants est nécessairement très importante. Ces trois raisons sont à l'origine de la plus grande partie de l'augmentation enregistrée sur le coût de la réalisation du Concorde.

Venons-en maintenant à la rentabilité, qui comporte deux aspects directs, à savoir la rentabilité de l'appareil pour les compagnies et la perspective de remboursement des États, et un aspect indirect, les retombées du programme.

Pour les compagnies, la rentabilité dépendra des performances réelles de l'appareil. Nous serons fixés, sur ce point, je l'ai dit, à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine. Nous ne saurions trop répéter que la dernière phase des essais probatoires se déroule pour l'instant de manière aussi favorable que possible.

Il appartiendra aux gouvernements de discuter, sur le plan international, de la meilleure manière de traiter des problèmes tels que circulation aérienne, système de navigation, normes de bruit sur les aérodromes et en approche, conditions de survol supersonique des terres habitées. Ce sont ces éléments qui pèsent lourd sur la rentabilité du Concorde, mais nous sommes aujourd'hui extrêmement optimistes sur tous ces points.

On peut regretter peut-être que l'attitude de certaines compagnies semble aujourd'hui relativement réservée, mais il en a été de même lors de l'introduction sur le marché des avions à réaction supersoniques. D'autre part, les réflexes actuels des compagnies sont quelque peu motivés par les mauvaises passes financières qu'elles traversent et que j'ai évoquées tout à l'heure.

Cela dit, on ne peut que se féliciter que Concorde ouvre une nouvelle page du transport aérien. Les compagnies pourront difficilement échapper à ce nouveau marché si, comme tout le laisse à penser, le produit que nous leur offrons est bon.

Pour les gouvernements, peut-être faut-il se montrer moins optimiste. Le taux de remboursement de leurs dépenses sera finalement fonction du nombre d'avions vendus. Selon toute vraisemblance, une partie des dépenses ne sera pas remboursée. A l'inverse, il est certain que les retombées du programme, qui s'expriment sous forme de progrès technologiques considérables dans les autres branches industrielles, peuvent, dans une large mesure, justifier un tel projet.

M. Coudé du Foresto a également parlé de la nécessité de construire, en réunissant toutes les firmes européennes, l'Europe de l'aviation. Ce matin, je n'ai pas pris position sur la nécessité de construire l'Europe politique pour y parvenir. Nous n'avons pas, à l'évidence, construit l'Europe politique avec l'Angleterre et, pourtant, Concorde est déjà un succès.

Quant à l'établissement d'une carte aéronautique analogue à la carte scolaire, c'est, je peux l'en assurer, un souci essentiel du ministre des transports, qui a demandé à ses services d'étudier et de mettre au point un schéma directeur des aéroports français ; le projet sortira au début de 1971.

Enfin, j'ai déjà traité de la séparation entre l'aviation civile et l'aviation militaire, mais je voudrais souligner qu'elle n'est peut-être pas aussi évidente que M. Coudé du Foresto ne le pensait ce matin, avec sa compétence habituelle, car le Transall, en particulier, est un avion militaire sur lequel nous pouvons fonder quelque espoir pour l'aéropostale de demain.

Venons-en maintenant aux questions précises que M. Abdallah, du ton passionné qui convient et avec tout le dévouement qu'il apporte aux populations des Comores, a posées au ministre des transports.

Le Gouvernement est de plus en plus attaché — je vous en donne l'assurance à cette tribune — au maintien et au développement de la compagnie Air Comores. Le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer, ainsi que M. Mondon, ministre des transports, sont heureux de constater les résultats positifs de cette compagnie qui représente un facteur actif du développement économique et touristique des Comores.

Il est exact que la mise en service du Boeing 737 par Air Madagascar crée un déséquilibre des capacités entre la compagnie malgache et Air Comores et que cette situation est préoccupante. Mais le ministre des transports et la compagnie Air France sont conscients de ces difficultés à venir. C'est en liaison étroite avec notre administration que le président d'Air Comores étudie actuellement les diverses solutions possibles. Je puis vous assurer, monsieur Abdallah, que tout sera mis en œuvre pour aider Air Comores, en particulier par une meilleure adaptation de ses capacités. Je précise d'ailleurs qu'aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne l'affrètement par Air France du Boeing 737 d'Air Madagascar, au lieu du Nord 262 d'Air Comores.

Par ailleurs, je veux vous signaler qu'un accord vient d'être signé entre Air Malawi et Air Comores qui permet à cette dernière compagnie d'envisager l'ouverture d'une ligne Blantyre-Moroni, ce qui va dans le sens que vous souhaitez.

C'est dans cette voie que nous voulons œuvrer pour assurer un développement harmonieux des transports entre vos îles, Madagascar, l'Afrique continentale, beaucoup plus que dans une révision de l'accord de trafic franco-malgache qui risquerait de se retourner contre l'intérêt même de la compagnie Air Comores, ce que nous ne voulons pas.

Ce problème, soyez-en sûr, fait l'objet d'un examen très attentif de l'administration. Nous prendrons les mesures nécessaires au maintien et au développement de l'activité aérienne propre au territoire des Comores. Pour vous en donner une preuve, je suis en mesure de vous préciser que la décision d'allonger la piste de Moroni a été prise par le Gouvernement. Le projet de budget comprend une inscription de 500.000 francs permettant, dès l'année prochaine, le démarrage des travaux. Je voudrais, monsieur Abdallah, que vous voyiez là le signe que nous ferons ce qui est nécessaire pour aller dans le sens que vous souhaitez.

M. le sénateur Marcel Martin m'a signalé ce matin l'émotion des personnels qui, se côtoyant sur les mêmes aérodromes, parfois, disait-il, dans les mêmes bureaux, sont soumis à des régimes de primes différents. Il a estimé à ce sujet que la générosité du Gouvernement s'expliquait par le fait que les primes des techniciens de la navigation aérienne provenaient du prélèvement sur les taxes d'atterrissage payées par les passagers. Je m'en suis déjà expliqué partiellement ce matin en répondant aux questions de M. Fortier, qui avait lui-même abordé ce problème dans son rapport.

Mais je voudrais compléter ma réponse, qui n'a vraisemblablement pas été convaincante, par quelques observations.

En premier lieu, le fonds de concours alimenté par un prélèvement de 16 p. 100 sur les taxes d'atterrissage, était déjà utilisé antérieurement pour financer les primes des corps techniques de la météorologie et de la navigation aérienne. La part de ce fonds de concours qui revient à la météorologie, soit 32 p. 100, est restée inchangée. Le montant des taxes aéroportuaires n'a pas été augmenté, pas plus que la part qui revient à l'Etat. Il n'est donc pas exact de dire que les pouvoirs publics se sont, en ce domaine, déchargés de leurs responsabilités sur les usagers. Ce sont bien des crédits budgétaires qui, en 1971 comme en 1970, couvrent les dépenses supplémentaires.

Ce qui est exact, en revanche — je l'ai dit — c'est qu'à partir de 1972, sur un plan européen, les redevances perçues par Eurocontrol sur les avions français et étrangers survolant notre territoire permettront de couvrir progressivement les dépenses de contrôle en route, ce qui allégera d'autant les charges budgétaires.

En deuxième lieu — je l'ai déjà précisé — le régime de primes de la navigation aérienne avait été institué pour tenir compte des aspects spécifiques des tâches de contrôle, ce qui explique à l'évidence les différences de traitement avec d'autres corps de l'aviation civile ; sinon, ces primes auraient été déviées de leur objet.

Enfin, le fait que certains techniciens soient, avec les primes correspondantes, employés dans des bureaux provient essentiellement soit de l'intérêt qu'on peut avoir à utiliser les connaissances de techniciens très qualifiés soit, dans un certain nombre de cas, de la volonté même de ces agents qui, après des années de travail en salle de contrôle, ont besoin — vous en conviendrez — d'une affectation sédentaire.

Le phénomène que regrettait M. Martin, à savoir la diversité des primes, s'explique, au fond, par le fait que quelques agents administratifs issus de la navigation aérienne font parfois aujourd'hui le même travail que d'autres agents administratifs, alors que nous pouvons considérer que les techniciens de la navigation aérienne qui, eux, exercent des responsabilités spécifiques font un travail comportant des responsabilités totalement différentes.

En ce qui concerne les aéroclubs, je dois avouer à M. Marcel Martin et à M. Lambert, au risque de les décevoir, que je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que j'ai dit ce matin. Je ne voudrais pas donner l'impression à cette assemblée que le Gouvernement se désintéresse des aéroclubs. Cependant, nous ne voulons pas non plus laisser à penser que l'aviation sportive est une activité particulièrement différente des autres sports.

D'autre part, à partir du moment où l'aviation de voyage tend à devenir — voyons ce qui se passe aux Etats-Unis — un moyen de transport comme un autre, il n'y a pas lieu de la subventionner, sinon dans le cas où les avions qui servent à ces voyages font de l'école.

Rien, dans ce budget, ne peut laisser penser que nous ayons, en quoi que ce soit, diminué le crédit de la formation aéronautique proprement dite puisque, en 1971, nous avons maintenu les mêmes crédits que pour 1970.

M. Martin lui-même regrette que le Gouvernement ne soit pas intervenu pour donner aux aéroclubs la possibilité d'utiliser en commun leurs appareils. Je m'étonne un peu de cette remarque, car il ne faut pas à la fois accuser le Gouvernement de trop réglementer et lui demander d'intervenir autoritairement, alors que les aéroclubs sont libres de grouper leurs moyens. Mieux vaut laisser les aéroclubs s'entendre entre eux. Nous les y encourageons et nous les y aiderons. Mais, toute mesure autoritaire serait mal venue.

M. Martin a déploré le prix élevé des pièces de rechange d'avion. Ce n'est pas le Gouvernement, fort heureusement, qui fixe ces prix, mais les constructeurs. Nos services se bornent à homologuer, à contrôler leurs qualités techniques sur le plan de la sécurité. Une normalisation des besoins est, dans ce domaine, le seul gage de baisse des prix.

Les propos de M. Aubry étaient difficiles à suivre, je dois le reconnaître, mais j'ai enregistré avec plaisir sa satisfaction devant la décision du Gouvernement d'assurer dans la production aéronautique un pourcentage de 65 p. 100 d'avions civils et de 35 p. 100 d'avions militaires. Je suis heureux du satisfecit qu'il a ainsi décerné au Gouvernement pour sa politique aéronautique. Comme au départ le programme du Gouvernement

avait fait l'objet de nombreuses critiques, je demande à M. Aubry de nous accorder le bénéfice de l'indulgence puisque, à terme, il aura satisfaction.

J'ai été aussi particulièrement heureux d'enregistrer le satisfecit exprimé à propos de Concorde. Pendant bien des années, on a considéré — et les comptes rendus des débats en font foi — les crédits affectés à Concorde comme des dépenses de prestige. Aussi, vous comprendrez que les propos de M. Aubry sur le Concorde aient fait naître en moi une satisfaction particulière.

M. Aubry a également exprimé l'espoir de voir l'Etat consentir à la construction aéronautique française la possibilité d'emprunter à un taux très bas. Je lui répondrai qu'il ne faut pas vouloir à la fois placer l'industrie aéronautique française dans une situation de compétitivité dans le grand concert international de la construction aéronautique ou même la faire travailler en accord avec les industries d'autres pays étrangers et créer des disparités trop flagrantes entre les avantages financiers qui lui seraient accordés par rapport à ceux d'autres pays.

Personnellement, il m'apparaît que la situation de la construction aéronautique française et les succès que cette industrie a remportés sont un gage de confiance pour l'avenir, puisqu'elle occupe un des meilleurs rangs dans la situation générale de notre industrie.

Enfin, M. Aubry regrette l'insuffisance de la dotation du budget de 1971 pour le programme Concorde. Cette dotation de 515 millions de francs en autorisations de programme est celle que nous pouvons envisager en l'état actuel des programmes. Si les essais probatoires se révèlent concluants et si la réponse du marché est positive, nous avons prévu des modifications dans les mécanismes de financement.

C'est ainsi que certains crédits ont déjà pu, pour Concorde, être affectés aux premiers travaux de série. Ils pourraient être relayés, si nécessaire, par des crédits bancaires et même réutilisés pour le développement, en cas de nécessité absolue. Nul ne se plaindra, je pense, dans cette assemblée, que le Gouvernement cherche à comprimer au maximum le coût de développement du Concorde, puisque c'était le sens des observations de la plupart d'entre vous.

J'ai été frappé, monsieur Marie-Anne, de vos réflexions sur le néo-colonialisme qui régnerait dans l'administration et qui serait à l'origine d'une discrimination entre les fonctionnaires suivant leurs départements d'origine. Je ne puis croire qu'un tel état d'esprit puisse exister dans les administrations centrales, alors que notre pays s'est illustré par la politique très hardie qu'il n'a cessé de mener à l'égard de ses anciennes colonies, qui sont devenues les territoires et les départements français. Je vous demanderai de me faire personnellement connaître les quelques cas particuliers qui auraient pu échapper à notre vigilance, afin de leur apporter la solution qui convient, dans le sens que vous souhaitez.

M. Georges Marie-Anne. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Vous avez souhaité la réduction du délai de trois ans prévu pour l'agrandissement de l'aérodrome de Fort-de-France. Je crois, malheureusement, que ce n'est matériellement pas possible. Vous n'ignorez pas que le prolongement de la piste de l'aérodrome du Lamentin sera réalisé en zone marécageuse. Ce délai de trois ans s'impose, parce qu'il faut permettre le tassement des terrains asséchés sur lesquels nous allons construire la piste, qui doit présenter toutes les caractéristiques de fiabilité et de sécurité désirables.

Vous avez regretté, monsieur Marie-Anne, qu'il y ait trop peu de touristes dans les hôtels de Fort-de-France.

N'en trouve-t-on pas la raison dans la différence de tarif avec les hôtels des Antilles anglaises ? Mais ce problème vous l'avez évoqué plus particulièrement sous l'angle des transports. Je suis heureux de pouvoir vous indiquer que M. Mondon a décidé d'ouvrir un contingent de vols affrétés pour des voyages à forfait, à destination des Antilles, afin d'aider le développement du tourisme aux Antilles ce qui correspond à votre souci et au souhait des hôteliers des Antilles. (*Applaudissements sur certaines travées à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, II — Aviation civile, figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III : + 40.923.018 francs ». Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix les crédits du titre III. (*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV : — 13.254.700 francs ». — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme : 1.241.500.000 francs ». — (*Adopté.*)
« Crédits de paiement : 640.803.000 francs ». — (*Adopté.*)
« Titre VI. — Autorisations de programme : 14.950.000 francs ». — (*Adopté.*)
« Crédits de paiement : 8.200.000 francs ». — (*Adopté.*)
Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le budget de l'aviation civile.

Education nationale.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'éducation nationale.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre 1970 sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les rapporteurs et les groupes pour la discussion de ce budget sont les suivants :

- Rapporteurs de la commission des finances : 45 minutes ;
- Rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles : 20 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants : 62 minutes ;
- Groupe socialiste : 58 minutes ;
- Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 55 minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique : 52 minutes ;
- Groupe d'union des démocrates pour la République : 44 minutes ;
- Groupe communiste : 32 minutes ;
- Groupe des non-inscrits : 32 minutes.

Dans la discussion, la parole est à Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de l'éducation nationale pour 1971 se présente avec des crédits d'un montant de 29.751,7 millions de francs, en augmentation de 14 p. 100 sur les dotations correspondantes de 1970. Si l'on compare cette progression à celle du budget général qui s'élève à 8,9 p. 100, on ne peut que constater un effort beaucoup plus important pour les dotations de l'éducation nationale que pour celles des autres fascicules ministériels.

Pour la première fois dans l'histoire de la République et, je crois, dans l'histoire tout court, le budget de l'éducation nationale est, par son volume, le premier budget ; et pour la première fois également ses dotations dépassent celles du ministère des armées qui s'élèvent, cette année, à 28.873 millions de francs. C'est un résultat qui mérite d'être apprécié aussi bien en valeur absolue que d'un point de vue symbolique, surtout en période de pénurie financière où les moyens atteignent rarement le niveau des intentions.

Nous comprenons, dans ces conditions, votre satisfaction, monsieur le ministre de l'éducation nationale. Elle est légitime. C'est une performance. En tant que rapporteur, je partage cette satisfaction, mais je dirai qu'il s'agit d'une satisfaction mitigée si je me réfère aux réalités que les dotations globales recouvrent. En effet, la progression constatée par rapport à 1970 n'est pas uniformément ascendante.

Si les crédits de fonctionnement augmentent de 3.562 millions de francs, soit 15,8 p. 100, il convient de noter que 2.665 millions de francs s'appliquent à des mesures acquises : extension en année pleine des dispositions prises pour assurer la rentrée de 1970 en ce qui concerne aussi bien les bourses que les créations d'emplois ; majorations de traitements accordées à la fonction publique.

Les mesures nouvelles pour 1971 atteignent un montant de 659,5 millions de francs, soit 2,5 p. 100 du budget de fonctionnement du ministère.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les crédits de paiement progressent de 82,6 millions de francs, soit 2,3 p. 100 de plus. Il faut voir dans cette augmentation, bien moindre que pour les crédits de fonctionnement, la conséquence du blocage au Fonds d'action conjoncturelle, en 1969, puis de l'annulation, en 1970, de 724 millions de francs. Les crédits de ce fonds, soit 362,8 millions de francs, ont bien été rétablis en 1970, et nous nous en sommes félicités. Mais cette décision n'est intervenue que le 15 juillet dernier. Donc, une partie des crédits de paiement nécessaires n'a pas à être dérogée pour 1971.

Quant aux autorisations de programme, elles sont ramenées, y compris les 200 millions mis en réserve au Fonds d'action conjoncturelle, à 3.467,6 millions de francs alors qu'elles étaient de 3.481,3 millions de francs en 1970, soit une diminution de 4,5 p. 100 d'une année sur l'autre.

Tel est donc, dans ses grandes masses, le budget de l'éducation nationale dont notre excellent collègue, M. Sauvage, étudiera tout à l'heure les dispositions relatives à l'enseignement supérieur et à la recherche, ce qui facilitera d'autant ma tâche.

Les impératifs que le cadre et les horaires de la discussion budgétaire nous imposent ne me permettront pas — et je le déplore — d'accorder à tous les secteurs d'activité qui relèvent de l'éducation nationale toute l'attention qu'ils méritent. Je ne pourrai pas davantage rapporter à cette tribune le contenu et les conclusions des entretiens que j'ai eus avec les syndicats et groupements concernés par la politique du plus grand service public de la nation. Il me faut solliciter votre indulgence et vous prier de bien vouloir combler les lacunes de cet exposé oral en vous reportant au texte du rapport écrit qui vous a été distribué.

Monsieur le ministre de l'éducation nationale, vous êtes certes le grand maître de l'Université, mais en tant que responsable du devenir de plus de 800.000 agents de la fonction publique, enseignants et administratifs, et de plus de 11 millions d'élèves, vous êtes aussi le président directeur général de la première entreprise française dont bien des symptômes attestent qu'elle est menacée de gigantisme.

Je reconnais bien volontiers que vous mesurez les responsabilités qui sont les vôtres et que cette prise de conscience vous conduit à faire de la réforme des méthodes de gestion de l'éducation nationale l'objectif numéro un de votre budget de 1971.

Réformer, déconcentrer, moderniser, pour atteindre à plus d'efficacité, voilà bien le signe distinctif des orientations de ce budget. Mon rapport écrit retrace, aussi fidèlement que possible, les étapes ou les indications de la réforme en cours ou projetée dont, faute de temps, je me bornerai à rappeler le trait le plus significatif, à savoir : la création, au niveau le plus élevé, et directement rattaché à l'autorité du ministre, d'un poste de chargé de mission à l'informatique, ainsi que toutes les orientations qui en découlent.

Le schéma est bon et s'il est encore impossible de mesurer les incidences, à tous les niveaux, des décisions arrêtées, du moins peut-on prévoir que, dès 1972, il sera enfin possible de connaître la ventilation des crédits du ministère de l'éducation nationale par secteur d'activité.

La préparation du budget par objectif, en application des techniques de rationalisation des choix budgétaires, permettra enfin de connaître le coût global de chacune des missions remplies par le ministère. Déjà appliquée à la gestion de 1970, suivant un tableau qui figure en annexe n° 1 de mon rapport, cette méthode permet, en ce qui concerne le nombre des emplois de cette administration, d'apporter des précisions inconnues jusqu'ici du grand public. Nous savons désormais qu'en 1970 le nombre des enseignants s'élevait à 562.178, celui des administratifs de tous grades et de tous ordres à 248.974, soit un total de 811.152 agents auxquels s'ajoutent, bien entendu, les 29.636 postes qui ont été créés à la rentrée de 1970 ou dont l'ouverture est prévue dans le cadre du budget de 1971.

Faute de pouvoir attacher une égale importance à tous les chapitres de ce budget, j'ai cru devoir accorder une priorité à l'étude des demandes en moyen d'enseignement auxquelles il faut faire face dans le cadre du budget et des dotations budgétaires qui leur sont consacrées. Un accroissement global de 273.000 élèves est attendu en 1971. La première constatation qui s'impose, c'est que cette demande est inégalement répartie et que plus de la moitié de l'accroissement des effectifs attendus — 182.000 sur 273.000 — intéressera le premier cycle du second degré. Les autres ordres d'enseignement subiront des progressions différentes que je rappelle dans mon rapport écrit.

Je voudrais toutefois insister sur un aspect qui n'est pas absolument évident. Lorsqu'on prévoit 42.000 places de plus pour l'enseignement maternel, cela ne signifie pas que la demande se situe à ce niveau et que toutes les mères de famille qui ont besoin de confier leur enfant à l'école maternelle, surtout lorsqu'elles sont obligées de travailler, pourront trouver une place pour leur petit enfant à partir de l'âge de deux ans. Loin de là.

De la même manière, les familles des enfants inadaptés, retardés, handicapés se voient offrir 20.000 places de plus en 1971. En pourcentage, cette progression est importante : 44 p. 100. Mais il n'en reste pas moins que, à la fin de 1971, un enfant retardé ou inadapté sur quatre, voire sur cinq, pourra trouver une place dans un établissement de notre enseignement public. Les crédits accordés méritent donc d'être appréciés en fonction de leur finalité.

Les constructions scolaires du premier degré et de l'enseignement maternel seront de 22 millions de francs plus élevés au chapitre 66-31. Cela permettra tout juste la réalisation de cent vingt classes élémentaires supplémentaires. En revanche,

l'effort sera plus sensible au niveau de l'accueil dans les écoles normales. A ce chiffre il convient aussi d'ajouter l'ouverture promise de 400 classes de perfectionnement rattachées à des écoles primaires élémentaires. Voilà pour le premier degré.

Quant au second degré, dont je disais tout à l'heure que les besoins recensés les plus importants se rattachaient au premier cycle, nous voyons les C. E. S. s'octroyer la part du lion des crédits puisque c'est 54 p. 100 de ces crédits qui leur reviendront. Cela permettra, toutes choses étant bien considérées, de créer, en 1971, 236.210 places contre 268.380 en 1970. Vous voyez donc que, dans ce domaine particulier, et malgré les apparences, il ne s'agit pas d'expansion mais, au contraire, de régression.

Pour les C. E. S. et les C. E. G. qui, eux-mêmes, bénéficient de la dotation la plus importante, je le disais il y a un instant, la même constatation s'impose puisque c'est seulement 195.000 places de plus que l'on aura en 1971 alors que l'accroissement a été de 223.320 places en 1970.

Je ne reviendrai pas sur la scolarisation des handicapés, sauf pour insister sur la nécessité d'accroître cet effort. Les statistiques le confirment : il faudra, d'ici à 1975, multiplier par six l'effort actuel pour que la scolarisation, dans ce domaine si douloureux et si préoccupant, soit satisfaisante. D'ores et déjà, en 1971, on construira trois écoles de perfectionnement, une de moins qu'en 1970, un C. E. S. avec externat pour les malentendants dans la région parisienne, cent sections spécialisées de 90 places rattachées à des C. E. S., enfin, ainsi que je le disais pour l'enseignement élémentaire, 400 classes de perfectionnement.

Dans cet effort général, la commission des finances a déploré, et elle m'a demandé d'y insister, la trop grande place qui est faite au parc de classes démontables. On en compte actuellement 17.000 auxquelles s'ajoutent 1.000 ateliers. On persévère dans cette voie puisque le nombre des classes démontables que l'on installera à la rentrée de 1971 sera de 159 p. 100 supérieur à celui de 1970. Pour les crédits de paiement, la progression est la même. La tentation est grande de pallier ainsi les plus graves inconvénients d'une prévision insuffisante en matière de dotation budgétaire. Chaque année, le même problème se pose au moment de la rentrée scolaire. Monsieur le ministre, nous ne vous rendons pas responsable de ce choix ; mais, quelque part, en haut lieu, on trouve plus commode d'accorder des classes démontables, qui ne coûtent que 10.000 francs au budget général, plutôt que des classes industrialisées, qui reviennent à 30.000 francs. Mais c'est oublier qu'à ces 10.000 francs s'ajoute une somme égale et quelquefois supérieure pour les acquisitions de terrain, somme qui relève non pas du budget général, mais du budget des collectivités locales. S'ajoutent encore à ces 10.000 francs les dépenses entraînées par les travaux d'aménagement de cours, de construction de W.-C., de préaux et de clôtures.

Si l'on tient compte également du coût élevé de l'entretien et du fonctionnement de ces classes démontables, ce n'est pas à des économies que l'on arrive. Les prévisions faites par les autorités ministérielles sont donc insuffisantes. Si on ne rectifie pas les positions, nous aurons malheureusement encore longtemps à déplorer une telle situation qui a voulu que, en 1969, on comptait 124.000 places de second degré sur 340.000 en classes démontables et qu'en 1970 il y en aura 155.000 sur 480.000. Trente pour cent des enfants admis dans le second degré ne peuvent donc l'être que grâce à des moyens de fortune. C'est une solution de facilité contre laquelle les municipalités ne cesseront de s'élever et de vous demander d'y mettre un terme.

La part des collectivités locales dans la réalisation des programmes d'équipement et de constructions scolaires ne cesse d'augmenter et elle a atteint des proportions qui finiront par devenir, elles aussi, insupportables.

Voulez-vous quelques chiffres, mes chers collègues, à l'appui de cette affirmation dont vous savez bien par expérience qu'elle n'a rien d'exagéré ? Prenons les locaux construits et mis en service pour l'année scolaire 1969-1970. Nombre de classes primaires et maternelles : 5.860 ; nombre de classes financées par les communes sur leurs propres ressources : 884, c'est-à-dire *grosso modo*, si l'on y ajoute les classes démontables qui interviennent pour un total de 2.189, pour la seule rentrée scolaire 1969-1970, une proportion de l'ordre de 20 p. 100.

La même constatation s'impose si l'on se reporte à l'exécution financière des autorisations de programmes pour l'ensemble du V^e Plan. Il avait été prévu 22.000 classes, dont 18.260 pour la part de l'Etat et 3.740 pour celle des collectivités locales. En réalité la part de l'Etat s'est limitée à 15.080. Par contre, la part des collectivités locales est passée de 3.740 à 4.281, soit 300 classes de plus que ce qui avait été initialement prévu.

Mes chers collègues, je crois que ces chiffres se passent de commentaire.

Un autre aspect des conditions dans lesquelles sont réalisées les constructions scolaires a retenu également de façon sérieuse

l'attention de la commission des finances : ce sont les délais dans lesquels sont mis en chantier et exécutés les programmes scolaires inscrits dans une loi de finances.

Chaque année, la loi de finances est votée bien avant le 31 décembre et des Français un peu naïfs pourraient penser que les crédits une fois votés seront disponibles à partir du 1^{er} janvier. C'est mal connaître les services du ministère des finances, qui, sans doute pour garantir au mieux la trésorerie de l'Etat, ont imaginé deux machines de guerre contre les collectivités locales et les usagers de l'éducation nationale : d'une part, la commission de régulation des dépenses d'équipement, et, d'autre part, depuis deux ans, le fonds d'action conjoncturelle.

La régulation des dépenses d'équipement impose aux ministères dépeniers la règle dite de la consommation égale des crédits de paiement par trimestre. Par ce mécanisme ingénieux, 25 p. 100 en moyenne des crédits d'équipement pourraient être engagés par le ministère de l'éducation nationale au titre du premier trimestre.

Puis, devant les protestations soulevées, ce taux d'engagement a pu être relevé et porté à 49 p. 100. Néanmoins, la plupart des établissements scolaires, surtout ceux du second degré, ne peuvent accueillir dès le jour de la rentrée les élèves à scolariser, car ils sont mis en chantier, chaque année, dans la meilleure hypothèse, dans le courant de février et, plus généralement, au mois de mars. Il ne reste plus alors que six mois et quelquefois cinq mois seulement pour construire un C. E. S. ou un C. E. T. qui, en raison de son importance, et malgré les progrès de la technique, n'est évidemment pas prêt pour la rentrée scolaire. Alors, pour tenter de calmer l'impatience des uns et le mécontentement des autres, on recourt à des expédients déplorables et parfaitement onéreux. (*M. le secrétaire d'Etat à l'éducation nationale fait un signe d'assentiment.*)

Je me réjouis de voir M. le secrétaire d'Etat m'approuver.

En définitive, des crédits sont proposés par le Gouvernement et adoptés par le Parlement ne jouent pas leur rôle, qui est de rendre fonctionnels les établissements scolaires prévus. Ainsi, je le répète, non seulement on programme trop tard et trop lentement les établissements scolaires nécessaires pour suivre les besoins d'une démographie toujours en expansion, mais encore, en raison de cette disposition malthusienne du ministère des finances, on termine trop tard les établissements scolaires demandés.

Il nous semble, monsieur le ministre de l'éducation nationale, qu'avec l'autorité qui est la vôtre, il devrait vous être enfin possible de faire admettre que, s'il est possible, à la rigueur, d'ouvrir un bureau de poste, un hôpital ou une recette-perception le 1^{er} novembre plutôt que le 1^{er} septembre, il est, par contre, un terme qui ne peut être changé : c'est le jour de la rentrée scolaire. C'est ce jour-là, et non avec deux ou trois mois de retard, que les nouveaux établissements scolaires en cours de construction devraient pouvoir accueillir les élèves.

La commission des finances pense qu'il suffira, cette année encore, d'avoir attiré votre attention sur cet aspect de la question pour qu'il soit mis fin à de pareils errements. Croyez bien que, s'il en est ainsi, vous verrez s'élever de l'ensemble de notre pays des témoignages de satisfaction qui constitueront votre récompense.

De la même manière, nous souhaitons que le déblocage des 200 millions de crédits momentanément gelés au fonds d'action conjoncturelle ne soit pas trop retardé.

Voilà ce que je voulais dire quant à l'utilisation des crédits en matière d'équipement.

Avant de terminer, il me faut encore consacrer quelques instants à deux chapitres qui intéressent le rapport dont j'ai la charge. Le premier est celui qui concerne l'aide à l'enseignement privé.

Actuellement, 1.915.996 élèves fréquentent les établissements privés des premier et second degrés. Les effectifs sous contrat dans ces établissements atteignent 87,2 p. 100.

Les crédits pour 1970 représentaient 2.077 millions de francs, dont 1.092 millions pour les rémunérations, 37 millions pour les transports scolaires, 61 millions pour les allocations de scolarité et 74 millions pour les bourses. En 1971, il faudra ajouter 599 millions au titre des mesures acquises et 294 millions au titre des mesures nouvelles, sans compter les effets des décrets ministériels du 9 septembre 1970, dont une partie figure dans le projet de loi de finances rectificative pour 1970 qui sera discuté dans quelques semaines.

Enfin, je me dois de vous parler des dotations au titre des transports scolaires qui figurent dans votre budget au chapitre 43-35. Il est prévu 268,6 millions de francs en 1971, en augmentation de 30 millions de francs par rapport à 1970, dont 12 millions de francs pour des mesures d'apurement concernant les exercices antérieurs et 18 millions de francs en mesures nouvelles.

Les explications que nous avons reçues à ce titre nous permettent de préciser que les 18 millions de francs supplémentaires concernent l'accroissement des effectifs — plus 21 p. 100 — et l'augmentation du nombre des circuits, mais rien n'est prévu — si je me trompe, j'aimerais que vous me donniez un démenti — pour ce que concerne les hausses de prix de ces mêmes transports, dont pourtant on peut affirmer qu'elles s'élèvent, d'une année sur l'autre, à 10 p. 100, selon les paramètres retenus pour ce calcul par une décision du ministère de l'équipement en 1956.

Ainsi la dépense totale réelle sera évaluée, pour 1971, à 525 millions de francs. La part de l'Etat — une partie des crédits étant prélevée sur le budget de 1970, l'autre sur celui de 1971, puisque l'année scolaire ne recouvre pas l'année civile — serait de 284 millions de francs et couvrirait 54,3 p. 100 du montant total de la dépense.

Il me suffira de souligner qu'il existe un écart trop important avec les 65 p. 100 qui nous avaient été solennellement promis. C'est dire que dans les départements qui accordent une subvention pour les mêmes transports scolaires, les municipalités et les familles se verront imposer un accroissement de charges dont elles se passeraient bien volontiers.

Aussi pensons-nous qu'il conviendrait de rechercher l'efficacité maximale du service, notamment en étudiant avec la profession un certain nombre de mesures permettant de réduire les coûts et d'appliquer plus rapidement le décret de mai 1969 sur les prix.

D'autre part, la profession pourrait consentir des prix plus favorables si la durée des contrats était supérieure à un an.

Je regrette que le temps me manque pour souligner combien, cette année plus encore que les précédentes, la nécessité d'adapter l'éducation nationale aux besoins de la vie économique, sociale et urbaine s'impose à tous. La réorganisation de l'information et de l'orientation scolaires aplanira en partie les difficultés que connaissent les hommes et les femmes de notre pays quand il s'agit de mieux se rendre compte à quel point l'action des services de l'éducation nationale peut être bénéfique.

La promotion de l'enseignement des mathématiques, avec l'introduction des mathématiques modernes, est également de nature à permettre cette meilleure adaptation des services de l'éducation nationale.

Mais surtout — on l'a dit avant moi et cela m'évitera d'y insister trop longuement — il convient — c'est ce qu'attend l'opinion publique — dans les priorités que se fixe votre ministère, de réhabiliter l'enseignement technique, de lui donner la place qui lui revient réellement et de ne pas se contenter de solutions de dépannage comme cela a été fait, par exemple, lorsqu'ont été créées les sections d'éducation professionnelle au moment de la prolongation de la scolarité jusqu'à seize ans.

La promotion permanente, le recyclage à tous les niveaux devraient constituer également à l'avenir un des objectifs essentiels du ministère de l'éducation nationale.

Enfin, en quelques mots, me permettez-vous d'insister sur la nécessité d'accorder la place qui lui revient à l'enseignement technique féminin, notamment en ce qui concerne le technique supérieur ?

Il existe encore, au ministère de l'éducation nationale, occupant des postes mal connus, des responsables qui ont gardé une mentalité qui rappelle davantage celle du dix-septième siècle que l'esprit moderne. La place des femmes dans l'économie et à tous les niveaux n'est plus discutée. Elle est admise par tous, et s'il en était besoin il me suffirait, monsieur le ministre, mes chers collègues, de vous demander de vous reporter à cet échange télévisé de la semaine dernière qui voulait opposer « A armes égales », un homme qui touche de près l'équipe gouvernementale de notre pays, et qui a votre confiance, et une femme qui se réclame de l'opposition. La constatation qui ressortit de cette discussion, fut que les Français, qui ne sont pas souvent d'accord sur bien des problèmes, étaient cette fois unanimes et qu'il convient, pour répondre vraiment aux exigences de la justice et de l'intérêt national, qu'à tous les niveaux et notamment dans l'enseignement technique, la place des femmes soit plus importante qu'elle ne l'est actuellement.

Je sais, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'à tous les problèmes que j'ai développés ici, vous vous efforcerez de trouver des solutions. J'espère que la discussion d'aujourd'hui nous permettra de faire avancer ces solutions dans le sens où nous le souhaitons tous au profit de l'intérêt général. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Sauvage, rapporteur spécial de la commission des finances pour les crédits concernant l'enseignement supérieur, pour un temps maximum de vingt minutes.

M. Jean Sauvage, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (Enseignement supérieur). Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous me permettez tout d'abord de remercier notre collègue Mlle Rapuzzi d'avoir bien voulu, cette année, se dessaisir de la partie du rapport concernant l'enseignement supérieur, ce qui me vaut l'honneur en cet instant de vous le présenter. Vous savez l'intérêt qu'elle marquait pour ce problème. Aussi, je m'efforcerai d'être aussi précis qu'elle l'était elle-même.

Les crédits de l'enseignement supérieur sont répartis dans l'ensemble des titres et chapitres du budget de l'éducation nationale, dont certains comprennent même des sommes afférentes à différents secteurs de l'enseignement. Aussi est-il très difficile de ventiler d'une façon précise tout ce qui se rattache à l'objet de ce rapport.

C'est pourquoi votre commission pense qu'il serait souhaitable, en raison de l'application de la loi d'orientation dont la mise en place devrait être définitive au cours de la présente année scolaire, que le projet de budget pour 1972, concernant l'enseignement supérieur, puisse faire l'objet d'une présentation distincte. Il serait alors plus facile de saisir toutes les dépenses afférentes à ce secteur de l'enseignement, d'en suivre leur affectation, surtout dans le cadre des dispositions du décret du 14 février 1969. Les crédits consacrés en 1971 à l'enseignement supérieur seront de l'ordre de 4.380 millions pour les dépenses de fonctionnement, soit 16,80 p. 100 du budget de l'éducation nationale, et de 1.070 millions pour les dépenses d'équipement, soit 28,8 p. 100 du budget.

De façon générale, les crédits consacrés à l'enseignement supérieur connaissent une augmentation moins importante toutefois que ceux des autres secteurs du budget de l'éducation nationale : 9 p. 100 pour le titre III — Moyens de service — contre 13,60 p. 100 pour l'ensemble ; pour le titre IV — Interventions publiques — 8 p. 100 contre 27,20 p. 100 pour l'ensemble. Il faut souligner toutefois que, pour ce dernier titre, les crédits affectés aux œuvres sociales en faveur des étudiants augmentent de plus de 11 p. 100 et ceux qui représentent la contribution de l'Etat au régime de sécurité sociale des étudiants augmentent de 20 p. 100.

Par contre, les autorisations de programme sont en régression d'environ 10 p. 100, ainsi que les crédits de paiement de 2 p. 100. Cette diminution porte surtout sur l'équipement, 147 millions, et se trouve compensée en partie par une augmentation de près de 25 p. 100 des autorisations de programme accordées au C. N. R. S. et aux établissements de recherche scientifique dont le crédit passe de 144 millions de francs à 180 millions de francs. Je ne veux pas m'appesantir sur ces chiffres, vous les trouverez dans le rapport écrit.

Par contre, les effectifs du personnel enseignant dans les facultés et les I. U. T. augmentent de 3.000 unités, c'est-à-dire d'environ 10 p. 100. Ceux des étudiants des facultés progressent plus rapidement en 1970 que les années précédentes. Elle était en 1969 de 3,60 p. 100, avec ses 607.000 étudiants, par rapport à l'année précédente. Cette année, avec 639.000 étudiants, elle est supérieure à 5 p. 100. Le nombre des élèves des écoles d'ingénieurs se maintient au chiffre de 10.000. Quant à ceux des I. U. T., leur effectif est passé de 11.000 en 1968 à 17.000 en 1969 et à 28.000 en 1970. Sur l'ensemble des effectifs, on constate que si l'augmentation a été de 4,60 p. 100 en 1969 par rapport à 1968, elle est de 7,14 p. 100 en 1970 par rapport à 1969.

Si nous rapprochons ces pourcentages d'augmentation des effectifs des professeurs et des étudiants de ceux qui se rapportent aux crédits de fonctionnement, on peut craindre, monsieur le ministre, que ces derniers, qui doivent normalement tenir compte de l'accroissement des effectifs, des augmentations de salaires et du coût de la vie, s'avèrent insuffisants pour faire face à toutes les charges de l'exercice prochain. Il vous faudra alors recourir à un collectif budgétaire ce qui, incontestablement, est préjudiciable à une estimation exacte des besoins de l'enseignement supérieur.

Votre commission des finances pourrait faire également les mêmes remarques à propos des crédits d'investissement. Elle craint que la diminution que nous constatons provoque un retard important dans la construction et l'équipement de certaines unités et universités, à moins qu'elle soit encore l'occasion de demander aux collectivités locales et départementales, soucieuses d'assurer rapidement leur équipement universitaire un nouvel effort financier qui pèsera lourd dans leur budget, mais qu'elles ne sauraient moralement et pratiquement refuser quand il s'agit de sauvegarder l'avenir universitaire et culturel de leur cité et de permettre aux jeunes de poursuivre leurs études dans un climat de calme et de travail propre à mieux les préparer à leurs responsabilités futures.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il serait intéressant que nous puissions connaître l'effort fait par les collectivités locales et départementales, au cours du V^e Plan, dans le domaine de

l'enseignement supérieur et dans le domaine des investissements.

Sans vouloir évoquer devant vous la mise en place des structures nouvelles définies par la loi d'orientation, puisque cela est précisé dans mon rapport écrit, je ne puis quand même passer sous silence les difficultés d'application qu'elle rencontre. Personne ne peut nier que la mise en place des nouvelles structures universitaires est laborieuse et qu'elle s'est heurtée à de nombreuses et contradictoires oppositions. Le résultat connu de certaines élections aux conseils de gestion d'unités d'enseignement et de recherche semble apporter la preuve d'une certaine indifférence quand nous apprenons que seulement 14, 25 ou 45 p. 100 des étudiants ont voté, ou lorsque, dans le collège des assistants et chargés de travaux, aucune candidature ne s'est manifestée, ou encore qu'aucun inscrit n'a voté, ou que seulement un tiers a manifesté son opinion.

Par ailleurs, il ne semble pas pour l'instant que certaines universités acceptent le caractère pluridisciplinaire voulu par le législateur qui entendait par là permettre aux universités d'élargir le domaine de leurs connaissances et d'avoir des vues plus prospectives sur les réalités de la vie et de notre économie, auxquelles seront affrontés les étudiants.

Nous savons, monsieur le ministre, que vous vous êtes attaché, souvent avec obstination, à la recherche de solutions propres à donner à l'université son nouveau visage, afin qu'elle soit mieux armée pour remplir sa mission. Toutefois, est-ce que toutes les directives ont bien été données pour définir les conditions que les unités d'enseignement et de recherche devaient remplir et respecter, et pour préciser comment elles devaient s'intégrer et s'harmoniser dans le cadre des nouvelles universités ?

En présence d'un texte qui modifie aussi profondément toutes les structures de l'enseignement supérieur, qui va à contre-courant de tant d'habitudes solidement ancrées, n'eût-il pas été bon que les règles d'application fussent plus explicitement données à tous ceux qui avaient la mission de la mise en place des nouvelles structures prévues par la loi ?

Le malaise universitaire est encore une réalité et s'il continue à se manifester au sein de certaines universités sous des formes qui ne sont pas tolérables et qui n'ont rien à voir souvent avec les problèmes de l'enseignement, il tient aussi à de nombreuses autres causes qu'il n'est pas de notre mission d'étudier ici : inadéquation des moyens, maintien des vieilles habitudes, relations entre la formation universitaire et la vie concrète du pays.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, le Sénat — je crois pouvoir être son interprète — vous aidera pour donner à notre université les structures et les moyens qui favorisent son rayonnement et son renom, pour sortir de l'indifférence tous ceux qui sont encore dans l'expectative, pour permettre aux professeurs, dans le cadre des missions qui leur sont confiées et des dispositions de la loi d'orientation, d'assurer leur enseignement dans des conditions qui requièrent la sécurité et un climat de paix auquel ils ont droit, enfin pour aider les étudiants dont la grande majorité ne demande qu'à travailler à acquérir une formation favorable à l'épanouissement de leurs facultés.

Je me garderai, mes chers collègues, de traiter tous les problèmes de l'enseignement supérieur. Je n'évoquerai pas le problème des locaux universitaires qui, en dépit des constructions réalisées ces dernières années, n'est pas résolu. Il est regrettable, comme je le rappelais voici quelques instants, que les autorisations de programme soient en diminution alors que les étudiants s'entassent encore dans un trop grand nombre de locaux. Par contre, nous pourrions évoquer le problème des effectifs ou, mieux, celui de la répartition entre les différentes disciplines : augmentation dans les unités de lettres, de sciences économiques, de droit ; par contre, diminution dans les facultés des sciences. Il y a là un problème préoccupant qui mérite de retenir notre attention. Monsieur le ministre, ne pouvez-vous nous donner sur ce point quelques indications et nous faire part des mesures que vous envisagez de prendre ou que vous auriez déjà prises pour remédier à cette insuffisance d'étudiants en sciences, laquelle pourrait avoir de graves répercussions sur de nombreux secteurs de la production nationale, et sur les finances de notre pays ?

Nous touchons, je crois, d'une façon plus sensible sans doute que dans les autres branches de l'enseignement, aux problèmes de l'adaptation des enseignants aux besoins de l'économie, et, par voie de conséquence, aux répercussions de la formation et aux problèmes de l'orientation.

Je voudrais évoquer très rapidement les instituts universitaires de technologie. Ils furent créés, comme vous le savez, par un texte de 1966. Dans les options du V^e Plan, il était prévu qu'ils compteraient 170.000 étudiants en 1972. Cinquante-trois unités ont été créées ; 45.000 places ont été réparties en 203 départements. Or, s'il y avait 11.000 étudiants en 1968, le chiffre connu pour la dernière rentrée est de 28.000 étudiants. Par suite du décalage entre ce chiffre et celui des places créées, une mesure impor-

tante a été prise lors de la dernière rentrée, qui consiste à supprimer 191 postes de professeur et à transférer le crédit correspondant de neuf millions de francs à la subvention de fonctionnement allouée à l'Université

Le problème fondamental qui se pose est celui de la désaffectation des étudiants envers cette forme d'enseignement technique, au moment où nous manquons de techniciens qualifiés dans tant de secteurs de l'économie. Je ne veux pas en rappeler ici les raisons, ni les solutions retenues, dont certaines sont indiquées dans le rapport écrit. Je voulais tout simplement attirer votre attention sur ce problème, qui m'apparaît comme particulièrement préoccupant, afin que toutes mesures soient prises très rapidement en vue de concilier la sortie de l'éducation nationale des jeunes et des étudiants des I. U. T. avec leur entrée dans la vie économique et de leur éviter des désillusions et des déclassements.

Puisque nous en sommes à ce problème technique, je voudrais vous soumettre très rapidement, monsieur le ministre, les difficultés d'application de la loi relative au service militaire du 9 juillet 1970 pour les grandes écoles et leurs élèves. Si ces élèves demandent à bénéficier d'un sursis, ils devront accomplir seize mois de service; par contre, s'ils partent normalement avec le contingent auquel ils appartiennent, après les classes préparatoires aux grandes écoles, il y aura un décrochage dans leurs études, une rupture dans leur rythme de travail et un choc psychologique au moment du retour pour trois nouvelles années d'études.

Or, n'est-il pas à craindre que la majorité des élèves choisissent cette seconde solution? S'il en était ainsi, deux problèmes seraient à envisager. Les grandes écoles connaîtraient alors, à partir de 1972, et pendant trois ans, des années creuses. Comment le problème de l'emploi des enseignants et celui de l'utilisation des locaux se réglerait-il alors? Qu'advient-il du budget de ces grandes écoles et quel sera le prix de revient de la scolarité des étudiants? Pour l'armée, qui recrutera des étudiants trop jeunes pour être qualifiés, comment réglerait-elle le problème des officiers de réserve au moment où elle devient chaque jour plus technique?

A ces questions, nous pourrions répondre facilement, surtout si nous voulons considérer, d'une part, les besoins immenses de notre économie en ingénieurs et, d'autre part, les dispositions déjà prises en faveur des étudiants en médecine, en chirurgie dentaire et en pharmacie.

Pourquoi ne pas faire bénéficier les élèves ingénieurs des avantages de l'article 5 de la loi en leur accordant un sursis jusqu'à vingt-cinq ans, sous la double condition de préparer un diplôme d'ingénieur reconnu par la commission des titres et de suivre des cours de préparation militaire supérieure? Affectés d'office dans des corps techniques, leur dernière année d'études pourrait être en tout ou partie organisée de manière que la scolarité normale se compléterait d'une scolarité militaire.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez évoquer ce problème et l'étudier avec M. le ministre des armées, car notre économie pourrait grandement en souffrir si une solution n'y était pas apportée rapidement.

Enfin, mes chers collègues, je ne voudrais pas terminer cet exposé, bien incomplet mais au cours duquel je me suis efforcé, en fonction des problèmes qui nous intéressent, de ne retenir votre attention que sur les points qui m'apparaissent comme les plus essentiels, sans évoquer les échanges universitaires et la coopération européenne.

Nous savons, monsieur le ministre, que vous attachez une grande importance aux échanges universitaires et que des accords culturels ont été conclus avec de nombreux pays. Vous favorisez le séjour au sein d'universités étrangères de professeurs français et, dans le cadre de la coopération universitaire, celui de professeurs ou maîtres de conférence étrangers, puisque ceux-ci étaient plus de 1.000 au cours de la dernière année scolaire.

A côté des établissements français d'enseignement supérieur et de recherche à l'étranger, le concours apporté au fonctionnement des universités et des centres d'études supérieures dans les pays d'expression française d'Afrique et de Madagascar est essentiel.

Ces différentes dispositions contribuent au rayonnement de notre culture et au renom de notre université, aussi ne pouvons-nous que vous engager à poursuivre cette action, en pensant que les mesures financières que vous nous proposez pour 1971 vous permettront d'assurer pleinement la mission de notre pays à l'étranger.

Mais, si nous reconnaissons l'effort entrepris jusqu'à ce jour, il n'en est pas moins vrai que celui-ci doit être intensifié dans le cadre de la Communauté européenne.

Je ne rappellerai pas l'article 57 du traité de Rome, je me référerai seulement à l'article 2 de la loi d'orientation, qui

nous est apparu comme une ouverture sur l'Europe universitaire, mais qui semble rester sans application pratique.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il faudrait se hâter de créer un centre européen de recherches, qui, par ses structures et ses tâches bien définies, offrirait à nos étudiants un espace universitaire dont ils ont besoin, établirait une carte européenne des spécialisations de haut niveau, car nous savons que la spécialisation de l'enseignement ne permet pas toujours de dispenser partout des cours de haut niveau

Je sais, monsieur le ministre, me référant à la déclaration que vous avez faite au mois d'octobre dernier, que ce problème fait l'objet de vos préoccupations; aussi, comme vous devez, au début de 1971, rencontrer les ministres de l'éducation nationale des six pays de la Communauté, nous serions heureux de savoir si vous envisagez d'inscrire ce problème de la coopération universitaire à l'ordre du jour des travaux de cette réunion, qui, après la C. E. C. A., le C. E. R. N. et l'Europe verte, serait le point d'ancrage de l'Europe culturelle, de l'échange des connaissances et le lien le plus sûr qui unirait tous les hommes de la Communauté.

Ce sont là, monsieur le ministre, mes chers collègues, les quelques observations orales que je voulais vous présenter, en respectant la limite du temps qui m'était imparti, au nom de votre commission des finances, sur le budget de l'enseignement supérieur, qui marque incontestablement un effort plus tangible en faveur de la recherche universitaire qui, il est vrai, avait quelque peu souffert les années précédentes. (*Applaudissements.*)

— 3 —

BIENVENUE AUX REPRESENTANTS DU SENAT BELGE

M. le président. Mes chers collègues, enchaînant avec les propos européens de notre ami M. Sauvage, je dois adresser aux sénateurs du Royaume de Belgique, qui nous font l'honneur, accompagnés de leurs épouses, d'assister à nos travaux, le salut amical de notre assemblée et leur dire combien nous apprécions les relations cordiales et traditionnelles qui existent entre le Sénat belge et le Sénat français dans le cadre de la Communauté européenne. (*Vifs applaudissements.*)

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1971

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1971.

Education nationale (*suite*).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des dispositions concernant le budget de l'éducation nationale.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est difficile de rapporter en vingt minutes le budget de l'éducation nationale...

M. le président. Monsieur Chauvin, traditionnellement, la commission des affaires culturelles avait deux rapporteurs sur ce budget et, comme vous êtes, aujourd'hui, rapporteur unique, votre temps de parole pourra dépasser la demi-heure. (*Sourires.*) Cependant, je vous demande de ne pas oublier qu'une dizaine d'orateurs sont inscrits dans la discussion.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Monsieur le président, je vous remercie très vivement du temps que vous voulez bien m'accorder, mais je rassure l'assemblée, je n'abuserai pas de sa patience. Mes chers collègues, je vous invite d'ailleurs à vous reporter à mon rapport écrit, dans lequel je me suis efforcé de donner une photographie aussi précise que possible de l'ensemble des activités du ministère de l'éducation nationale et des efforts qui sont faits pour adapter notre Université aux besoins de la vie moderne.

Quel est celui d'entre nous qui ne se réjouit pas que le budget de l'éducation nationale soit désormais le premier budget de France, dépassant pour la première fois celui de la défense nationale et marquant une augmentation de 14 p. 100 sur celui de 1970, avec un montant d'environ 30 milliards de francs. Et il est normal qu'il en soit ainsi, car la grande affaire de la France d'aujourd'hui, c'est la formation intellectuelle et la préparation à la profession de ces jeunes, mais aussi des moins jeunes puisque l'évolution rapide des techniques fait de l'éducation permanente une nécessité absolue.

Le rôle de l'école est aujourd'hui d'apprendre à l'homme à apprendre, et à apprendre tout au long de sa vie, tâche gigantesque et redoutable pour votre ministère, à laquelle vous vous êtes attelé, monsieur le ministre, ainsi que M. le secrétaire d'Etat, avec un courage, une persévérance et même une obstination auxquels la commission des affaires culturelles du Sénat tient à rendre hommage. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

C'est dire que, dans les observations ou les critiques que le rapporteur de la commission formulera, ce n'est ni votre personnel ni votre action qui seront mis en cause, mais l'insuffisance des moyens, étant donné le choix qu'a fait le Gouvernement, d'une part, de démocratiser l'enseignement en prolongeant la scolarisation, d'autre part, d'opter pour l'orientation de préférence à la sélection, ce qui entraîne, du point de vue des locaux et du personnel, des conséquences financières considérables, qui devront être assurées faute de quoi il serait vain de parler de démocratisation et d'orientation.

Nous ne pouvons que nous réjouir de l'allongement de la durée de la formation des instituteurs. Nous nous réjouissons également de la disparition de classes préparant au baccalauréat dans les écoles normales, ce qui libérera des places pour la formation des maîtres. J'imagine que cette disposition permettra, dans certains départements, la formation d'un nombre de maîtres supérieur aux besoins de ces départements.

M. Jean Nayrou. Ce n'est pas certain !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. J'ose l'espérer pour ceux qui n'ont pas d'école normale. Avez-vous l'intention d'assouplir les règles de passage des instituteurs d'un département à un autre, afin de pallier les insuffisances en écoles normales des départements en rapide expansion ?

A ce propos, puis-je me permettre une observation d'intérêt local, monsieur le ministre ? Je me réjouis de l'inscription de crédits au budget de 1971 pour créer une école normale dans le département de la Seine-Saint-Denis, mais je vous rappelle, en même temps, que le département du Val-d'Oise, qui n'a aucune école normale, possède depuis plusieurs années un terrain à Pontoise. Ce département attend avec impatience les crédits pour la construction d'une telle école. Pour quelle année pouvons-nous l'espérer ?

Mérite également d'être soulignée l'inscription de crédits qui permettront l'accueil supplémentaire de 1.100 professeurs certifiés stagiaires dans les centres pédagogiques régionaux. Le fait caractéristique du budget de 1971 en ce qui concerne la formation des professeurs d'enseignement secondaire, c'est la création anticipée des nouveaux instituts de formation des professeurs du second degré, dont le premier concours de recrutement se déroulera en 1972 au niveau du D. U. E. L., soit deux ans après le baccalauréat, un an plus tard que le recrutement actuel des I. P. E. S., ce qui entraînera, dès 1971, la suppression des concours de recrutement aux I. P. E. S.

Il est un autre chapitre à propos duquel votre commission ne peut qu'exprimer une réelle satisfaction, c'est celui qui concerne l'orientation et l'information. Le Sénat a trop insisté dans le passé — et je vous renvoie, monsieur le ministre, au travail de la commission de contrôle du Sénat de 1966 — sur la nécessité de prévoir des organismes permettant d'assurer une véritable orientation et une bonne information, pour ne pas me réjouir de la création de l'office national d'information sur les enseignements et les prévisions, l'O. N. I. S. E. P., auprès duquel fonctionnera le centre d'études et de recherches sur la qualification, le C. E. R. Q., qui succède ainsi au bureau universitaire de statistiques, le B. U. S.

L'O. N. I. S. E. P. dispose, pour sa première année de fonctionnement, de moyens financiers pratiquement doublés par rapport à ceux du B. U. S. Sa subvention pour 1971 s'élève, en effet, à 23 millions de francs contre 12 millions de francs en 1970 au B. U. S. Cet accroissement de moyens est destiné, d'une part, à permettre la création de cent vingt-huit emplois nécessaires à sa mise en place avec en contrepartie sept suppressions seulement, d'autre part, à lui donner les moyens de fonctionner et de financer les activités du C. E. R. Q.

Le second aspect de cette réforme est la fusion en corps commun des personnels du B. U. S. et de l'orientation scolaire et professionnelle et la mise en place à l'échelon local, au niveau de chaque district scolaire, de centres d'information et d'orientation créés à partir des actuels centres d'orientation scolaire et professionnelle.

Qu'il me soit permis, monsieur le ministre, à la veille de la mise en place de ces nouveaux organismes, d'espérer qu'ils ne se replieront pas sur eux-mêmes et ne formeront pas des administrations parallèles, mais s'intégreront étroitement aux autres services de l'éducation nationale pour le plus grand bien des élèves et des étudiants.

Nous relevons également avec satisfaction une augmentation des crédits affectés aux bourses qui permet à la fois d'en accroître le nombre et d'en relever le taux. Mais vous reconnaîtrez facile-

ment, monsieur le ministre, que cette augmentation n'est pas proportionnelle à l'accroissement du nombre d'étudiants, ni à l'augmentation du coût de la vie et qu'elle intervient avec un retard dont les étudiants font les frais.

Malgré ces éléments positifs, quand on regarde de près ce premier budget du VI^e Plan, on ne peut pas ne pas éprouver une certaine inquiétude car s'il marque une progression considérable et même supérieure à la moyenne des dépenses de l'Etat, on constate que les mesures nouvelles pour le budget de fonctionnement sont moins importantes que l'an passé : 20.000 postes supplémentaires d'enseignants ou de personnel administratif seront créés, soit nettement moins qu'en 1970.

Comment se décomposent les créations de postes de votre budget ? Sept cents seulement, dont cent pour les D. O. M., concernent les écoles primaires et maternelles, soit quatre fois moins qu'en 1970. Je crois savoir qu'en réalité ces 700 postes sont destinés en totalité aux écoles maternelles et que même, vous envisagez une réduction de 200 postes dans l'enseignement primaire au bénéfice de ces mêmes maternelles, ce qui nous donnera ainsi 900 postes pour ces classes.

Est-il raisonnable de n'avoir rien prévu pour l'enseignement primaire, alors que le développement du premier cycle secondaire et de l'enseignement spécial destiné aux enfants inadaptés et handicapés a drainé un assez grand nombre d'instituteurs ?

Pour le second degré, les mesures nouvelles portent sur 3.500 postes contre 5.500 en 1969 et 7.000 en 1970. Bien que le nombre des professeurs recrutés soit inférieur aux prévisions du V^e Plan, un quart d'entre eux sont des maîtres auxiliaires qu'il conviendrait de remplacer par des maîtres certifiés. C'est dire que pendant tout le VI^e Plan, l'effort de formation et de recrutement des maîtres devra être poursuivi. Mais c'est dans l'enseignement technique que la proportion des maîtres auxiliaires reste la plus forte. Elle est de 35 à 40 p. 100. Or, il n'est prévu dans le budget que la création de 1.500 postes contre 2.812 en 1970. Quant à l'enseignement supérieur, il voit sa dotation d'enseignants réduite au tiers de celle de 1970, soit 980 emplois pour la métropole contre 3.120 en 1970.

Je sais bien que vous nous objecterez, monsieur le ministre, que le collectif vous a donné 7.000 postes de plus. Mais la méthode est-elle bonne qui vous oblige à recruter des maîtres auxiliaires en attendant que vous ayez la possibilité de créer les postes qui vous sont donnés par le ou les collectifs que vous serez amené à nous proposer ?

Si un effort a été fait, comme je l'indique dans mon rapport écrit, pour la formation du personnel en vue de l'application du tiers temps, ce personnel reste toujours très insuffisant, ainsi que restent insuffisants les gymnases et les plateaux d'éducation physique. Ce qui me paraît le plus important, c'est que soit revue la consistance des locaux si vous voulez vraiment que les activités socio-éducatives soient exercées dans nos classes, alors que les locaux dont nous disposons ne s'y prêtent pas.

S'il est un point sur lequel je me permets d'insister, c'est bien l'insuffisance des crédits en matière de créations de postes de personnel administratif. Dans certains cas, la situation est vraiment catastrophique. Est-il normal qu'à chaque rentrée scolaire des directeurs de C. E. S. demandent aux municipalités d'inscrire à leur budget les crédits nécessaires pour payer le secrétaire qui leur manque ? Le travail administratif de directeur et de directrice de C. E. S. ou de lycées est très lourd et il convient d'accorder à chacun et à chacune d'entre eux le secrétariat indispensable.

Il faut aller dans les universités comme je l'ai fait avant l'établissement de mon rapport, pour se rendre compte des conséquences néfastes de l'insuffisance du personnel administratif. Le désordre est grand surtout à la rentrée des universités. Les étudiants qui ne trouvent pas de personnel pour se faire inscrire sont mécontents.

La commission désireuse de vous aider, monsieur le ministre, m'a demandé de défendre un amendement qui tend à réduire les crédits prévus au titre VII. Procédure assez curieuse, me direz-vous que de réduire des crédits pour vous aider ! mais c'est la seule que nous puissions utiliser...

M. Edgar Tailhades. Il n'y en a pas d'autre !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. ... et nous souhaitons qu'elle vous aide à convaincre votre collègue des finances de la nécessité de vous donner les postes dont vous avez besoin.

Je n'insisterai pas sur les dépenses en capital, puisqu'aussi bien Mlle Rapuzzi en a parlé excellemment. Mais qu'il me soit permis d'ajouter qu'il est absurde que le ministre des finances ne vous autorise pas à disposer dès le premier trimestre de l'année budgétaire des crédits que le Parlement vous a votés. Est-il convenable que vous ne disposiez que d'un premier tiers de ces crédits pendant le premier trimestre, d'un second pendant le deuxième trimestre, puis du reste en fin d'année, avec l'espoir d'ailleurs que vous ne pourrez utiliser l'ensemble de vos crédits ?

J'entends vraiment dénoncer du haut de cette tribune, au nom du Sénat unanime...

M. Gaston Monnerville. Oui, du Sénat tout entier.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. ... les procédés inqualifiables qui font, comme l'a souligné Mlle Rapuzzi, que les constructions scolaires ne sont pas terminées à temps.

Nous souhaitons vivement, monsieur le ministre, que vous arriviez à convaincre votre collègue des finances que ces procédés n'ont que trop duré et que le pays réclame un changement. Pendant combien de temps les départements et les communes devront-ils se substituer à l'Etat déficient en finançant la totalité des classes préfabriquées ?

Je prie mes collègues de m'excuser d'une erreur due à la rapidité avec laquelle il nous faut travailler et qui s'est traduite par la mention, à la page 46 de mon rapport, d'une subvention de l'Etat de 80.000 francs pour les constructions scolaires, alors qu'il s'agissait d'une subvention qui couvre 80 p. 100 des frais de construction. Il fut un temps — il y a belle lurette qu'il est passé — où le montant de cette subvention atteignait 90 p. 100, mais aujourd'hui elle est de l'ordre de 40 à 50 p. 100 seulement. C'est toujours le même procédé : on n'augmente pas la dépense subventionnable pour que l'Etat fasse des économies en pensant que les collectivités locales régleront les dépenses qu'elles peuvent, croit-on, supporter.

Or, monsieur le ministre, vous êtes trop averti de la situation des finances des collectivités locales pour savoir que nous avons atteint aujourd'hui un plafond que nous ne pouvons plus dépasser car avoir, à la fois, à supporter les dépenses de construction d'écoles primaires, une participation trop forte pour la création des C. E. S. et les conséquences de la non nationalisation de ces établissements n'est plus tolérable.

Monsieur le ministre, l'an dernier, votre budget ne prévoyait pas de crédits pour la nationalisation de C. E. S. Cependant, grâce au vote d'un amendement à l'Assemblée nationale, vous avez tout de même obtenu cinquante nationalisations. Qu'ai-je observé ? Par un arrêté paru au *Journal officiel* au mois d'octobre vous nous annoncez — avec satisfaction, j'imagine — la nationalisation de 13 C. E. S. Je crois savoir que vous avez l'intention de signer prochainement un décret pour en nationaliser 35 autres. Le ministère des finances va encore en gagner deux, car 35 plus 13, cela n'a jamais fait 50, mais 48.

J'avoue que ces procédés nous lassent. Le problème est gravement posé, monsieur le ministre, car, dans un premier temps, des C. E. S. ont été construits dans des villes. Mais maintenant que vous en réalisez plus de 300 par an, il en est implanté — fort heureusement — dans des secteurs ruraux. On a beau former des syndicats de communes pauvres, cela ne confère pas la richesse. Je connais aussi des communes toutes proches de ma ville qui ont refusé d'adhérer à un syndicat. Il n'y a aucun moyen légal de les y obliger actuellement. J'espère que prochainement un texte législatif ou réglementaire permettra de remédier à cette situation.

Mais je ne vois pas très bien comment des communes rurales pourront assurer le fonctionnement d'un C. E. S. qui revient à environ 25 millions d'anciens francs par an, sans ressources nouvelles.

Pour des communes rurales, une telle dépense est absolument insupportable et, si les ministères de l'éducation nationale et des finances sont dans l'impossibilité d'assurer cette nationalisation, qu'ils le disent clairement !

La commission des affaires culturelles, monsieur le ministre, souhaite que vous l'informiez de vos intentions en ce qui concerne la création d'écoles maternelles en milieu rural car il ne saurait, à ses yeux, y avoir égalité de chances pour tous si l'enfant d'un milieu rural ne reçoit pas, au même titre que celui d'un milieu urbain, la formation de l'école maternelle dont notre pays s'énorgueillit à juste titre.

Mes chers collègues, j'en arrive au point peut-être le plus important de mon exposé, celui qui a trait à l'enseignement supérieur. Comme l'an dernier, afin de vous informer d'une façon aussi précise et aussi concrète que possible de la situation de l'université, j'ai tenu à visiter un certain nombre de celles de la région parisienne.

Un très gros effort, dont on ne se rend peut-être pas suffisamment compte, a été fait dans ce domaine, depuis quelques années. Il suffit de visiter quelques universités nouvelles de province ou, pour la région parisienne, la Halle aux vins, Nanterre ou Vincennes, pour se convaincre qu'un gros effort de construction de locaux a été fait, effort absolument remarquable dont nous devons prendre conscience, les uns et les autres.

La loi d'orientation que votre prédécesseur a fait voter par le Parlement et que vous entendez, avec beaucoup de courage et de patience, faire appliquer, nécessitera, pendant longtemps encore, un effort financier considérable. Lors de la discussion de la loi d'orientation devant le Sénat, nous avions dit qu'elle était sans doute une bonne loi mais qu'elle nécessiterait de gros moyens financiers.

Des superficies très importantes ont, certes, reçu des constructions, mais l'entassement d'étudiants, comme celui qui règne encore à Censier ou ailleurs, nous fait obligation de construire de nouveaux bâtiments dans de brefs délais pour mettre fin à une situation dangereuse et préjudiciable aux étudiants.

Il est indéniable que nos chercheurs, parmi les meilleurs, travaillent encore parfois — ce n'est pas le cas de la Halle aux vins pourvue d'installations remarquables — dans des locaux qui seraient fermés ou interdits s'ils étaient utilisés par des entreprises privées.

La dispersion des universités dans des locaux éloignés les uns des autres ne facilite ni l'administration ni le travail des étudiants. Etait-il très expédient, monsieur le ministre, de couper en deux la faculté des sciences de la Halle aux vins, qui était conçue à l'origine comme une unité, et de la livrer à deux universités rivales ? N'est-ce point aller au-devant de difficultés inéluctables et inutiles ? Votre excuse était que vous n'aviez pas d'autre solution pour faire appliquer la loi d'orientation dans des locaux construits avant le vote de cette loi et devenus ensuite inadaptés.

Puis-je vous demander, à cette occasion, quelles sont vos intentions quant aux constructions qui restent à réaliser à la Halle aux vins ?

Monsieur le ministre, il faut vous rendre hommage pour l'obstination avec laquelle vous êtes décidé à faire appliquer la loi, quelles que soient les difficultés. On dit à juste titre que vous êtes un roc ! (*Sourires.*)

Plusieurs sénateurs sur les travées de l'U. D. R. Oh !

M. Auguste Pinton. « C'est un roc, c'est un cap... »

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Des élections vont avoir lieu ces jours-ci pour doter les universités de leurs installations définitives. Vous avez le souci de les mettre en place, et c'est la raison pour laquelle vous avez insisté pour que ces élections aient lieu dans les universités, dans les jours qui suivent, pour le meilleur ou pour le pire, l'avenir le dira, car les avis sont partagés.

Nous avons rencontré, au cours de nos visites, des équipes telles que celle de Paris-VII, enthousiastes, se voulant pluridisciplinaires et croyant aux bienfaits de cette pluridisciplinarité. Nous en avons rencontré d'autres, beaucoup plus réservées, chez qui la pluridisciplinarité nous a paru artificielle, j'allais même dire quelquefois fantaisiste.

Mais, partout, nous avons été frappés par la foi et la disponibilité des enseignants et par le sérieux des étudiants, de ceux qui ont des responsabilités dans les universités, par la cordialité des relations qui existent, au sein des conseils, entre professeurs et étudiants et par l'attachement de tous, puisque « l'esprit de corps » envers leur université.

D'où l'intérêt, à notre sens, de l'autonomie. Chaque université doit avoir son caractère propre. Même si cette autonomie doit donner lieu à quelques abus, il ne faut pas la redouter car elle devrait, en fin de compte, être bénéfique.

Ce qui nous a paru inquiétant, par contre, c'est le peu d'intérêt manifesté par la grande majorité des étudiants pour la participation. En dehors de quelques groupes, dont certains fortement structurés et politisés, la grande masse ne paraît pas très intéressée par cette chance de participation que leur donne la loi.

Ceci ne manque pas d'être inquiétant, dis-je, car la loi risque d'être demain celle qu'imposera une minorité agissante et parfois triblionne.

Cela m'amène à aborder, monsieur le ministre, le problème de l'ordre dans l'université. Si les forces de police ne doivent pas pénétrer dans les locaux et si l'université doit assurer l'ordre par elle-même, encore faut-il qu'elle en ait les moyens et aussi que le jeu continue à être respecté comme autrefois. Je veux dire par là que l'université était un lieu privilégié de la pensée où le professeur avait l'assurance de pouvoir exprimer ce qu'il croyait être la vérité en toute liberté. Hélas ! les temps sont changés, la laïcité n'est plus respectée puisque des groupuscules contestant la société en laquelle ils vivent se croient autorisés à troubler les cours où sont professées des idées qu'ils ne partagent pas.

MM. Georges Lamousse et Lucien De Montigny. Très bien !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Je souhaite que le Gouvernement — je ne doute pas que vous le fassiez, monsieur le ministre — prête une attention très vigilante à ce qui se passe dans l'université et ne considère pas comme un phénomène conjoncturel ou comme un défaut de jeunesse les abus ou les excès qui s'y commettent aujourd'hui.

La société libérale dans laquelle nous vivons pourrait aller rapidement à sa perte si elle n'y prend garde.

Pouvez-vous tolérer, monsieur le ministre, que l'anarchie la plus complète se soit installée dans une université parisienne

dont j'avais l'intention de taire le nom, mais au sujet de laquelle je suis délivré de cette sorte de secret puisque la presse, ce matin, a fait état de ce qui s'y était passé ? Croyez-vous que n'importe qui puisse pénétrer dans son restaurant universitaire et bénéficier des avantages réservés jusqu'alors aux seuls étudiants ? Je veux parler de l'université de Vincennes. Est-il tolérable que le secrétaire général de cette université ait été arraché à la salle des professeurs, entraîné dans un amphithéâtre où se trouvaient environ un millier de contestataires et obligé de se livrer à une autocritique ?

M. André Monteil. Après avoir été torturé.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Nous sommes-nous battus contre le nazisme et contre le fascisme pour que de telles méthodes nazies et fascistes soient introduites dans l'université française ? (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

Je sais bien, monsieur le ministre, que les remèdes ne sont pas faciles à trouver. Mais je pense aussi que les membres de certains groupuscules sont bien connus et qu'il ne doit pas être malaisé de les éliminer de l'université où, au surplus, ils ne sont pas inscrits comme étudiants. Mais, à coup sûr, seuls des remèdes à long terme seront efficaces.

C'est seulement dans la mesure où une véritable orientation, tout au long des études secondaires puis à l'entrée de l'université, sera entreprise grâce à des moyens d'information suffisants — c'est pourquoi nous nous réjouissons de la création de l'O. N. I. S. E. P. — qu'à terme vous devez gagner la partie.

Monsieur le ministre, le Sénat, j'en suis sûr, ne vous refusera jamais ces moyens. Mais la situation est suffisamment grave pour que vous ne tardiez pas à en doter l'université, car ils lui sont nécessaires pour retrouver sa véritable vocation, qui est de permettre aux étudiants de recevoir, de la part des professeurs, les connaissances qu'ils attendent.

Ce budget marque un effort considérable qu'il serait stupide de nier. Mlle Rapuzzi et M. Sauvage vous ont rendu hommage, monsieur le ministre. Je vais le faire à mon tour. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires culturelles invite le Sénat à donner un avis favorable à ce budget, sous réserve des deux amendements que j'aurai l'honneur de défendre lors de la discussion des articles. (*Applaudissements sur de nombreuses travées à gauche, au centre et à droite.*)

(*M. Pierre Garet remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET,
vice-président.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le président, mesdames, messieurs, vos rapporteurs vous ayant dressé de ce budget un portrait complet, et d'ailleurs sans complaisance, mais véridique, je me contenterai de mettre en évidence ses caractéristiques qui me paraissent les plus significatives.

Le budget de mon département est le premier budget de l'Etat. Je sais que certains s'irritent de ce genre d'observation. Mlle Rapuzzi et M. Chauvin l'ont faite avant moi et je m'autoriserai de ce précédent pour la renouveler, d'autant plus qu'elle le mérite.

En inscrivant aujourd'hui dans les masses respectives du budget, cette priorité que nous avons donnée à l'éducation nationale, nous avons conscience de recueillir le fruit d'une politique d'expansion délibérée. Car ce n'est pas le seul effet d'une croissance automatique qui a porté le budget éducatif à absorber 4,5 p. 100 du produit national brut. Aucun automatisme n'est responsable du fait que nos taux de scolarisation en maternelles et à l'université sont parmi les plus élevés d'Europe, et que bientôt 2 p. 100 des salariés de ce pays doivent être en permanence dans les circuits de la formation continue.

Ce budget donc, après tant d'autres, doit nous donner les moyens d'organiser la croissance et, d'abord, de construire pour l'accueillir. Les crédits d'équipement que je vous demande permettront d'engager la construction d'environ quatre nouveaux millions de mètres carrés. Au regard de cette masse, le fait qu'elle soit inférieure de 3 p. 100 à celle de cette année n'a donc guère de signification réelle.

Quatre cents millions de francs iront à la construction de classes maternelles et primaires, comme cette année. Dans le second degré, nous continuerons d'ouvrir plus d'un établissement par jour. Pour le supérieur, je maintiendrai le rythme de construction actuel — en gardant un œil attentif sur les constructions de la région parisienne pour les raisons qu'on vient d'exposer — mais le rythme sera inférieur pour les instituts universitaires de technologie.

Pour organiser la croissance, il faut ensuite des emplois. Si le nombre des postes créés a diminué par rapport aux derniers exercices, où un effort exceptionnel avait été fait, il reste que cinq sur six des emplois nouveaux ouverts par le budget de l'Etat pour 1971 iront à l'éducation nationale. C'est une proportion digne de remarque, comme est digne de remarque la part croissante que prend dans le budget de mon département le poste du personnel — 72,5 p. 100 — alors qu'au budget de l'an dernier nous n'en étions encore qu'à 66 p. 100. C'est dire l'incidence que prennent aussitôt les hausses de salaires : elles hypothèquent près de la moitié, 46 p. 100, de l'accroissement du budget.

Je crois donc qu'il faut sans doute chercher ailleurs que dans la multiplication des hommes les voies d'une amélioration de l'enseignement. Du reste, nos taux d'encadrement globaux sont satisfaisants. Ils sont meilleurs dans le primaire qu'ils n'étaient avant l'explosion scolaire et après cinquante ans de stabilité des effectifs ; meilleurs dans l'université, où le taux est passé de un professeur pour 27 étudiants en 1958 à un pour 18, cependant que le nombre des étudiants a quadruplé. Nous maintiendrons cette situation de l'encadrement en 1971.

Au-delà de la croissance, il y a l'amélioration du service public. Elle résulte d'une action multiforme et continue qui n'a pas toujours de traduction budgétaire. Elle en a parfois néanmoins et je voudrais relever quatre actions de ce type.

Une action en faveur du personnel. J'ai tenu à prendre toute une série de mesures d'importance variable, certes, mais qui intéressent au total 160.000 agents de mon département afin de supprimer un certain nombre d'anomalies irritantes, de régler certains problèmes statutaires et de revaloriser, conformément à une politique constante, la situation de certains personnels d'autorité. Je voudrais que l'on voie là le signe d'une politique soucieuse de la condition matérielle et morale d'un personnel qui a été un peu victime de la pression exercée sur le budget par son expansion rapide. Or, tout autant que du nombre du personnel, la qualité du service public dépend de son moral.

Une action en faveur de la recherche. Là encore, mon souci a été de redresser une situation que la priorité donnée aux besoins quantitatifs des enseignements avait un peu affectée. Les crédits d'équipement de la recherche seront en progression de près de 25 p. 100. Les crédits de fonctionnement seront augmentés de 50 millions et le C. N. R. S. pourra créer 750 emplois nouveaux.

Une action en faveur des réformes. Réforme de l'administration centrale, avec les créations d'emplois d'état-major nécessaires. Réforme de l'institut pédagogique national, avec la création de l'office français des techniques modernes d'éducation et de l'institut de recherche et de documentation pédagogiques. Réforme surtout de l'orientation, à laquelle, M. Chauvin le rappelait, votre commission des affaires culturelles attache un intérêt si justifié et qui apparaît dans le budget sous trois rubriques principales : création de vingt-trois emplois de chefs de service académique d'information et d'orientation, doublement des moyens de l'O. N. I. S. E. P. par rapport à l'ancien B. U. S., statut des personnels d'information et d'orientation, qui permettra de faire coopérer et de mieux former des personnels jusqu'ici trop dispersés.

Une action enfin en faveur de la formation des enseignants. En donnant, dans ce budget, une importance toute particulière à ce secteur, j'ai choisi — comme pour toutes les actions que je viens de passer en revue — la qualité et cela, à un triple titre : parce que, par elle-même, une meilleure formation relève la qualification de l'enseignant, parce qu'une proportion accrue de maîtres formés diminue le nombre des auxiliaires, enfin parce que des centres de formation actifs et vivants seront le support indispensable au développement de la formation permanente de l'ensemble des maîtres en fonction. Ce choix délibéré — vous le savez — n'est pas un choix facile, tant les besoins immédiats tendent toujours à absorber la totalité de notre effort.

L'amélioration de la formation, elle se lit essentiellement dans le budget par la création de postes nécessaires à l'encadrement des centres : nouveaux postes de professeurs d'école normale et postes destinés à préparer l'encadrement des instituts qui remplaceront les I. P. E. S., alors que ceux-ci ne bénéficiaient d'aucun personnel permanent.

Mais c'est surtout l'extension des personnels en formation que le budget peut traduire dans les chiffres. Près de 20 p. 100 de postes supplémentaires disponibles pour le C. A. P. E. S., 400 postes nouveaux dans les centres de formation à l'enseignement général des collèges, 25 p. 100 d'augmentation de la capacité de formation des écoles normales nationales d'apprentissage et des centres où se forment les P. T. A. de lycées techniques.

Enfin, 2.000 postes créés dans les écoles normales d'instituteurs vont permettre de doubler le nombre des remplaçants formés en un an et d'augmenter, pour la première fois depuis

de très nombreuses années, l'effectif des élèves-maîtres recrutés au niveau du baccalauréat. C'est une étape importante dans la réforme en cours des écoles normales qui doit aboutir à transférer en quatre ans dans les lycées toutes les tâches de préparation des normaliens au baccalauréat et à faire des écoles normales de véritables centres de formation professionnelle.

M. Jean Nayrou, Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Je vous en prie.

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

M. Jean Nayrou. Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'avoir permis de vous interrompre.

Je ne partage pas du tout votre conception de la préparation des futurs maîtres dans les écoles normales. En supprimant les trois premières années d'enseignement dans ces écoles, vous croyez peut-être aboutir à une meilleure formation pour le baccalauréat. Je pense, au contraire — vous m'en excuserez — que le rôle des écoles normales est de former les futurs maîtres.

Or, il y a un précédent fâcheux, celui de Vichy. Le gouvernement de Vichy avait supprimé la préparation du brevet supérieur et plus tard du baccalauréat dans les écoles normales et créé ce qu'on appelait à l'époque les « instituts de formation pédagogique ». Ce ne fut pas un succès et, en 1944, lors de la Libération, le gouvernement provisoire commença par décider la réouverture des écoles normales telles qu'elles existaient en 1939, avec leurs classes de préparation au baccalauréat.

Pourquoi ? Lorsque le jeune homme, la jeune fille sont reçus à l'examen de l'école normale, ils sont placés dans une certaine atmosphère qui les forme, pendant qu'ils préparent le baccalauréat, à leur futur métier, car les professeurs d'écoles normales — c'est un hommage que je leur rends — ne cessent, au cours de leur enseignement, de les orienter vers leur mission future d'enseignants.

Supprimer toutes les classes de préparation au baccalauréat dans les écoles normales aura des répercussions fâcheuses, croyez-le, sur la formation future des maîtres. Je crains qu'à un certain moment on n'aboutisse à une sorte de démantèlement, de désaffectation, car les élèves qui fréquentent les lycées désireront bien souvent, surtout si ce sont de bons élèves, continuer leurs études comme leurs camarades. Je crains que les écoles normales et, par conséquent, l'enseignement primaire, ne souffrent de cet état de choses. (*Applaudissements sur les travées socialistes, à gauche et au centre.*)

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le sénateur, nous sommes là devant un problème que nous avons très longuement examiné, et sur lequel nous avons pris une position dictée, je crois, à la fois par la sagesse et par la nécessité d'augmenter rapidement nos moyens de formation.

Nous formons les instituteurs, sur le plan pédagogique, en deux ans au lieu d'un. La première promotion ainsi formée est sortie cette année. Si nous voulons former rapidement beaucoup d'instituteurs — et vous savez mieux que quiconque combien nous en avons besoin — puisque ce corps compte beaucoup de remplaçants, il faut que nous utilisions les écoles normales essentiellement comme des centres de formation pédagogique ; c'est ce que je viens de dire. Il est plus judicieux de confier aux écoles normales le soin de donner une formation pédagogique, étalée sur deux ans au lieu d'un, à de nombreux instituteurs que d'y envoyer tous les jeunes qui préparent leur baccalauréat puisqu'ils peuvent le faire — et ils le font effectivement très bien — dans les lycées voisins.

C'est une politique délibérée. Personnellement, je crois que notre souci d'une formation pédagogique bien assimilée et prolongée doit passer avant la présence, pendant cinq ans, des futurs instituteurs dans les écoles normales.

Si vous le permettez, je continue maintenant mon exposé.

Croissance et innovation — quantité et qualité, ces deux dimensions dont je viens de parler — ne suffisent pas à cerner ce que représente ce budget, notamment à situer l'effort de l'Etat par rapport à celui qui est demandé aux deux autres sources de l'investissement éducatif, je veux dire les familles et les collectivités locales.

Ce budget ne traduit aucune modification fondamentale de notre politique d'aide aux familles. Vous savez que, sur ce point, des réflexions sont en cours, notamment en ce qui concerne le concept de gratuité pendant la période de la scolarité obligatoire. Vous savez également que nombreux sont ceux qui se posent des questions concernant la forme que l'aide aux études universitaires pourrait prendre et avancer, par exemple, des formules de prêts aux études, à l'instar de ce qui se pratique dans des pays aussi divers et avancés que la Norvège, les Etats-Unis ou la Suède.

L'une comme l'autre de ces questions méritent des études et des débats approfondis. Mais je n'ai pas voulu que cette réflexion soit l'alibi de l'immobilité et ce budget propose deux améliorations, auxquelles s'ajoutent deux décisions qui ne sont pas d'ordre budgétaire, mais dont je voudrais vous dire un mot.

Première amélioration : le taux des bourses sera relevé. Ce relevement est le premier qui intervient depuis plusieurs années ; il ajoutera ses effets aux dispositions prises à cette rentrée en faveur des internes et des élèves des collèges techniques.

Seconde amélioration, destinée celle-ci à mettre un peu de clarté dans la part respective que les familles et l'Etat prennent au fonctionnement de la pension et à prévenir certaines inquiétudes quant à la destination réelle des sommes versées par les parents : j'ai décidé de faire figurer au budget des établissements l'ensemble des dépenses et des recettes concernant la pension, ce qui a entraîné le transfert du budget de l'Etat à celui des établissements de la rémunération des agents affectés à ces tâches. Mais, afin de bien marquer que cette opération comptable n'a aucune conséquence statutaire quant à ces fonctionnaires, leurs emplois continuent de figurer au budget de l'Etat. Il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir sur le statut de ces fonctionnaires.

Les deux décisions non budgétaires dont je voudrais parler concernent les manuels et les bourses.

Je veux introduire un peu d'ordre et de continuité dans le choix des manuels par les professeurs. Je prépare une circulaire qui demandera que le même manuel soit utilisé dans toutes les classes d'un même niveau et qu'il y reste en service pendant au moins cinq ans. Ainsi pourra-t-il se constituer un circuit des livres d'occasion qui est aujourd'hui trop souvent irréalisable.

Enfin j'ai voulu répondre à certaines critiques faites — et dans cette enceinte même — au système de barème national et public des bourses du second degré, sans bien sûr abandonner le système qui a été institué par mon prédécesseur à la suite de vœux souvent exprimés par le Parlement. Le barème est le même pour tous, il ouvre des droits indiscutables ; mais il a le défaut de tout barème, il manque de souplesse. Ses mailles sont trop larges pour retenir certains cas particuliers. Il faut que l'équité s'ajoute, si je puis dire, à la justice et j'ai donc décidé de réserver 2 p. 100 de la masse des bourses à distribuer pour régler ces cas particuliers. Ils seront étudiés par les commissions départementales et régionales.

Leur tâche sera de régler sur ces 2 p. 100 les cas aberrants.

Afin de mieux adapter ces commissions à leur tâche, j'ai également décidé d'y introduire des représentants des élus locaux, quand il n'y en avait pas, ou d'en augmenter le nombre quand il y en avait déjà.

La participation de ces représentants des collectivités m'amène au second problème dont je voulais vous entretenir, car je sais qu'il vous préoccupe, celui de la répartition des charges entre celles-ci et l'Etat.

Il n'est pas douteux — et je remercie M. Chauvin de l'avoir indiqué — que les charges qui incombent aux collectivités locales pour l'enseignement sont lourdes et qu'elles se sont accrues au cours des dernières années, moins cependant, je le rappelle, que ne se sont accrues les dépenses de l'Etat.

Le problème se présente différemment selon qu'il s'agit des dépenses d'investissement ou des dépenses de fonctionnement.

S'agissant des investissements, les principes de répartition des charges qui n'ont pas été modifiés depuis de nombreuses années, y font participer les collectivités locales dans une proportion d'autant plus importante que le caractère local des investissements est plus marqué. C'est un principe qui me paraît sain, et la politique de déconcentration que le Gouvernement a engagée lui donne toute sa valeur.

Les collectivités locales — essentiellement les communes — participent donc de façon importante aux investissements du premier degré, pour lesquels on peut estimer qu'elles financent environ 40 p. 100 des dépenses. Elles participent encore assez largement aux investissements du premier cycle du second degré, dont elles supportent environ 20 p. 100. En revanche, leur participation aux investissements du second cycle est faible — environ 14 p. 100 — et quasiment nulle pour les investissements universitaires puisqu'elle est limitée dans ce cas, pour l'essentiel, à différents apports de terrains.

Les principales difficultés rencontrées par les communes le sont donc aux niveaux du premier degré et du premier cycle.

S'agissant du premier degré, il n'est pas douteux que la part des communes, qui représentait en 1963 — date à laquelle a été fixé le régime de financement actuel — environ 23 p. 100 des dépenses, s'est beaucoup accrue, du fait que les forfaits fixés alors n'ont pas été réévalués depuis. Il faut bien voir que nous devons raisonner, dans le cadre d'une enveloppe budgétaire

globale pour les constructions du premier degré. Dès lors, toute majoration des subventions conduirait inévitablement à réduire le nombre des subventions accordées.

Il semble donc que le remède doive être recherché dans une plus grande souplesse dans l'attribution des prêts, et surtout dans un recours plus fréquent aux constructions industrialisées, pour étendre au premier degré les avantages déjà obtenus dans le second degré. A cet égard, le ministère de l'éducation nationale a déjà proposé son assistance technique aux communes, suivant une procédure non contraignante qui devrait leur permettre de bénéficier d'économies très sensibles.

S'agissant des C. E. S. et des C. E. G. le problème est moins celui du volume de la quote-part des dépenses laissées à la charge des collectivités locales, que celui de leur répartition entre les différentes collectivités intéressées.

On fait valoir à juste titre qu'un C. E. G. ou un C. E. S. dessert non seulement la commune où il est situé, mais l'ensemble des communes du même secteur scolaire, et qu'il n'est pas équitable que son coût ne soit pas réparti entre elles. Sur ce point, le projet de loi qui est discuté cet après-midi même à l'Assemblée nationale sur la gestion municipale et les libertés communales contient un article 17 — on m'a indiqué cet après-midi qu'il était quelque peu attaqué et je regrette, étant ici, de ne pas pouvoir le défendre devant l'autre Assemblée — cet article 17, dis-je, répond à cette critique puisqu'il prévoit qu'à défaut d'un commun accord entre elles, la répartition des dépenses entre les collectivités intéressées sera fixée par décret.

Cette péréquation des charges, valable pour tous les établissements secondaires, est particulièrement opportune dans le cas des établissements du premier cycle.

Si les dépenses de fonctionnement sont plus lourdes pour les communes que celles d'équipement, elles ne représentent, par rapport aux dépenses de fonctionnement de l'Etat, qu'un pourcentage très inférieur.

L'essentiel de la charge concerne du reste le primaire et personne ne met en cause la responsabilité des communes à l'égard de l'école communale.

Les principaux griefs concernent l'insuffisance de l'aide de l'Etat en matière de transports scolaires et de nationalisation des établissements de second degré, notamment des collèges du premier cycle.

S'agissant de transports scolaires, je dois rappeler que les subventions de l'Etat ont été de 175 millions pour la campagne 1967-1968, de 200 millions pour la campagne 1968-1969 et de 230 millions pour la campagne 1969-1970, c'est-à-dire qu'en trois ans, l'aide de l'Etat a augmenté de 30 p. 100. Cette augmentation, très supérieure évidemment aux effectifs d'élèves scolarisés, reste pourtant inférieure à l'évolution des effectifs transportés et donc à celle des dépenses.

Bien que la situation soit très variable d'un département à l'autre, la moyenne du taux de subvention se situait en 1969-1970 à 54 p. 100 environ.

Mon objectif immédiat est au minimum de stabiliser ce taux, c'est-à-dire de tenir compte, je le dis en particulier à Mlle Rappuzzi, des hausses de prix ; il faut, pour cela, essayer d'obtenir que les dépenses de transports scolaires restent dans des limites raisonnables, à la fois par une meilleure organisation des services et par un meilleur rendement des subventions. Mais, dans cette affaire, le ministère de l'éducation nationale n'est pas seul concerné : les collectivités locales — et spécialement les collectivités départementales — sont intéressées à cet effort de rationalisation.

Quant aux nationalisations, il est exact que leur rythme n'a pas suivi, au cours des dernières années, le rythme des constructions ni, par conséquent, celui des établissements mis en service.

Il n'en reste pas moins que de 1964 à 1971 compris, les contingents budgétaires de nationalisation ont atteint le nombre de 1.156, dont 725 au titre des C. E. S., ce qui a entraîné la création, en huit ans — car il ne s'agit pas uniquement d'une affaire de subvention — de 9.295 emplois de personnels administratifs et de service. Les crédits ouverts en huit ans au titre des nationalisations et étatisations se sont élevés à plus de 45 millions.

Au total, on évalue qu'en 1969-1970 près des deux tiers des élèves du second degré étaient scolarisés dans des établissements d'Etat ou nationalisés.

Ces chiffres mesurent à la fois l'importance de l'effort fait, mais aussi, je le reconnais, de celui qui reste à faire pour atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé et qui paraît effectivement un peu lointain, celui de la nationalisation de tous les C. E. S.

Il n'en reste pas moins que la participation des collectivités locales aux dépenses de fonctionnement des établissements nationalisés — 36 p. 100 en moyenne — et la charge du fonctionnement des établissements municipaux restent pour elles une charge importante. Dans ce domaine, plus encore que

dans celui des investissements, il est donc indispensable qu'elle soit répartie entre toutes les communes intéressées, et c'est là loi elle-même qui, prochainement, les y invitera.

Mesdames, messieurs, d'année en année, les moyens que le Gouvernement est amené à vous demander lui permettent de poursuivre une œuvre d'éducation qui n'est, en fait, que la continuation d'un effort national systématique depuis cent ans. Je voudrais en souligner deux aspects essentiels, dans le domaine de l'université et dans celui de l'enseignement technique.

L'université est actuellement dominée par la mutation que subissent nos institutions universitaires. Certains d'entre vous avaient mis en doute, l'an dernier, ma volonté d'appliquer la loi. J'ose croire qu'ils voudront bien admettre que l'événement les a dérompés, et je remercie MM. Sauvage et Chauvin de l'avoir reconnu.

Il faut bien constater aujourd'hui que les universités se sont constituées et commencent à affirmer leur personnalité. A ce jour, 55 statuts ont déjà été approuvés ou vont l'être prochainement, 10 sont en cours de discussion. Dans deux ou trois cas seulement, sans doute, nous serons obligés de donner aux universités un statut type.

Il est de mon devoir de souligner, à cette occasion, la bonne volonté du plus grand nombre des étudiants et des enseignants et de me féliciter de l'importance et du sérieux des travaux des assemblées constitutives. Les présidents de ces assemblées ont exécuté leur travail, notamment à Paris, avec un sens remarquable de leurs responsabilités.

Grâce à cet effort, nous avons pu continuer notre réorganisation des structures universitaires, tout en faisant face au problème de la rentrée. En province, la rentrée dans nos établissements d'enseignement supérieur s'est déroulée dans des conditions à peu près normales, en tout cas bien meilleures que celles des deux années précédentes.

Les résultats des examens ne nous sont pas encore tous parvenus, mais on peut dès à présent constater qu'il n'y a pas eu d'inflation systématique. Je crois même savoir que la moyenne nationale, pour les examens de la première année de médecine, n'est cette année que de 49 p. 100.

A Paris, la rentrée posait des problèmes un peu particuliers et complexes du fait de l'éclatement de facultés autrefois très concentrées.

En attribuant leurs locaux aux universités parisiennes pour l'année 1970-1971, j'ai eu le souci de constituer autant que possible des ensembles cohérents, de manière à faciliter la répartition des responsabilités en matière de gestion et de discipline, tout en cherchant à respecter les souhaits exprimés par les présidents des assemblées.

Je suis conscient que ces mesures sont loin d'être pleinement satisfaisantes. Mon objectif est de faire en sorte que, progressivement, chaque université puisse disposer de locaux dont elle aurait la responsabilité en propre. Aussi des modifications, dans le cadre d'un plan d'ensemble, pourront-elles être apportées à la présente répartition au fur et à mesure que des surfaces nouvelles seront mises en service et que des transferts actuellement difficiles deviendront réalisables, en tenant compte de l'évolution et de la répartition entre les universités des effectifs des étudiants.

Au total, à Paris comme en province, on peut penser que les prévisions d'augmentation d'effectifs ne seront pas dépassées et il est même probable que le flux des nouveaux étudiants sera légèrement inférieur à celui qui avait été prévu. Cela est particulièrement vrai en lettres — et c'est un élément nouveau — où l'on constate une diminution assez sensible du nombre des étudiants entrant en faculté, alors que l'on enregistre une augmentation du nombre de ceux qui sont entrés en faculté de droit et une certaine stabilisation du nombre de ceux qui entrent en faculté des sciences.

Mais à cette rentrée s'ajoutait la mise en place des institutions et l'université française est en période électorale pour quelques semaines.

Ces premières élections universitaires sont importantes, je l'ai dit, non pas tellement, comme on le prétend parfois, parce qu'elles seraient un « test » pour l'avenir de la loi, mais tout simplement parce que les nouvelles universités vont avoir des responsabilités et que seules ces élections nous diront qui les exerceront. Quoi qu'il en soit de l'opinion des uns et des autres sur la participation ou sur l'intérêt de la démocratie universitaire, il reste qu'il y aura demain des présidents et des conseils élus dotés de pouvoirs réels et que, dès lors, la participation n'est plus une question philosophique mais pratique.

Je sais bien qu'il est toujours difficile d'imaginer et de se passionner pour des institutions encore inconnues dont personne ne peut avoir d'idée concrète. Pourtant, ce sont bien des responsabilités concrètes que les propositions de créations d'emplois, que la définition des méthodes et des programmes, que la préparation et le vote d'un budget, que l'organisation de l'accueil et des franchises des étudiants ; et je viens d'énumérer ce que

seront demain les pouvoirs des unités d'enseignement et de recherche. Ce sont bien des responsabilités concrètes que l'organisation des stages d'orientation, que la répartition des moyens entre les U. E. R., que la définition des formations nouvelles et que la délivrance des diplômes ; et je viens d'énumérer ce que seront les pouvoirs des conseils d'université.

Ces pouvoirs, si décisifs pour eux-mêmes, les étudiants les partageront ou non selon qu'ils voteront ou non.

En prévoyant leur abstention et en la sanctionnant d'une non-représentation ou d'une représentation diminuée, la loi les met en effet en mesure de choisir entre la cogestion et le maintien du système d'antan où leur pouvoir était nul. Mais la loi ne serait nullement remise en cause par une abstention qu'elle va jusqu'à prévoir.

Je sais bien que les résultats de ces élections seront très divers. La participation sera massive ici, faible ailleurs. Cette diversité, du reste, fait aussi partie de l'émulation universitaire. Et je ne doute pas que lorsque ces pouvoirs auront fonctionné pendant un an, les étudiants s'y intéresseront plus parce qu'ils les concevront mieux.

Parmi les pouvoirs qui vont être confiés aux responsables que les universités vont se donner, il en est que je n'ai pas encore cités parce qu'ils méritent un commentaire particulier. Je veux parler des pouvoirs de maintien de la discipline et de l'ordre.

Des incidents localisés, mais scandaleux, et de caractère essentiellement politique, remettent cette question à l'ordre du jour. Les universitaires s'interrogent, l'opinion s'irrite et chacun se retourne vers le Gouvernement. Celui-ci est chargé de faire respecter la loi, dit-on, mais, ici, la loi c'est aussi la loi d'orientation.

Faut-il remettre en cause cette loi, bien que le Parlement unanime l'ait votée ? Je demande qu'on y réfléchisse. Une organisation plus centralisée avait-elle, en 1968, protégé du désordre l'Université et particulièrement Nanterre ? Parce que l'Université serait mise en régie directe, serait-elle mieux dirigée ? Je ne le crois pas.

Rappelons-nous que la police et la justice sont faites pour éviter que les citoyens ne se fassent justice eux-mêmes. Mais elles ne peuvent agir que si elles s'appuient sur une volonté de se défendre qui soit celle de la société tout entière.

Or l'Université constitue, au sein de la société, une sorte de corps social particulier et l'ordre ne peut y vivre qu'appuyé sur le sens de cette particularité et sur l'instinct de sa conservation.

Si la société universitaire devait considérer comme anormal que des professeurs soient empêchés de faire cours, que des bandes armées se promènent en maître dans ses enceintes, si elle devait mieux tolérer celles-ci qui sont issues d'elle-même que la vue des uniformes des agents de la force publique, si elle devait craindre de désigner, de poursuivre et d'exclure ceux qui n'y vivent que pour la détruire, alors il serait vain de penser qu'un texte législatif ou réglementaire puisse la protéger contre elle-même, bien présomptueux d'espérer qu'une action administrative puisse avec succès se substituer à la sienne.

Mais la société dans son ensemble ne laisserait pas sans réagir aller jusqu'à son terme une telle dissolution de l'autorité dans l'Université.

Je ne prononce ces graves paroles que parce que l'Université est à l'heure des choix et que chacun, professeur ou étudiant, doit bien voir où le conduisent ceux qu'il fait.

Je ne doute pas du reste que ce que je dis ne soit partagé par la très grande majorité des universitaires et, en particulier, par ceux qui ont vécu les récents incidents. Ils savent que les libertés universitaires doivent être défendues par eux-mêmes contre tous ceux qui les attaquent et d'abord contre ceux qui, par des provocations calculées, cherchent à provoquer des interventions destinées à perturber l'Université avant de la dessaisir de son autonomie.

Il n'en revient pas moins au Gouvernement d'assurer à ceux qui les demandent et souhaitent s'en servir tous les moyens de leur sauvegarde. Il l'a fait et continuera de le faire.

Le second secteur-clé de notre politique d'éducation, c'est l'enseignement technique. Le Président de la République a approuvé hier les grandes définitions que je lui avais proposées conjointement avec M. Billecoq, qui s'en occupe plus particulièrement, des orientations de notre action dans ce domaine.

Vous savez que 800.000 élèves, deux sur trois de ceux qui suivent un second cycle secondaire, au-delà de la classe de troisième, sont actuellement dans une filière technique. Pourtant, cet enseignement continue de souffrir d'une certaine défaveur. Les raisons en sont complexes et cumulatives et le

remède ne peut pas être unique. Aussi, avons-nous élaboré tout un jeu de mesures concrètes dont l'effet sera lui aussi cumulatif.

Elles auront pour but de mieux adapter les institutions des enseignements techniques, de promouvoir le personnel enseignant en relevant le niveau de certaines formations, en veillant au recyclage périodique des professeurs, recyclage particulièrement décisif pour des savoirs dont l'évolution est si rapide.

Nous agissons aussi au niveau de l'orientation, c'est-à-dire de l'accès aux filières techniques, notamment à celles qui mènent aux C. E. P., aux C. A. P. ou aux secteurs des métiers. Les classes pratiques seront orientées vers une formule de classes préparatoires et de classes préprofessionnelles où les enfants seront répartis en fonction de leurs goûts, de leurs aptitudes et de leur âge.

Je crois que ce système de groupe de niveau, qui remplacera peu à peu nos classes pratiques, nous apportera et apportera surtout aux élèves de grandes satisfactions.

Enfin, nous agissons sur les voies de promotion. Sans doute est-ce là le plus important. Une formation technique débouche normalement sur une activité professionnelle, mais elle doit aussi pouvoir ouvrir sur une formation supérieure. Cette possibilité, nous l'ouvrons par le moyen d'un chèque-éducation qui, dans un premier temps, donnerait droit à tout titulaire d'un baccalauréat de technicien, après une période d'activité professionnelle, à deux années de formation, l'une à temps partiel, l'autre à temps plein, qui le mèneraient au niveau de technicien supérieur.

Ainsi, au total, l'enseignement technique sera-t-il mieux en prise sur le monde économique. Ainsi jouira-t-il de la dignité à laquelle le caractère même de notre culture et de notre monde lui donne droit.

Le reste de nos enseignements est aussi, vous le savez, sous le signe de la rénovation depuis l'école maternelle, dont l'expansion continue assure maintenant à tous une préscolarisation essentielle à leur développement — j'en parlerai tout à l'heure — jusqu'au second cycle de l'enseignement général, où nous avons amorcé un rééquilibrage des formations littéraires et scientifiques qui sera poursuivi et complété en 1972, date à laquelle arrivera en seconde la première promotion d'élèves qui aura suivi depuis la sixième le premier cycle réformé — voilà une preuve que le « facteur temps » a un grand rôle dans l'éducation nationale — en passant par l'école primaire, dont le rôle décisif pour la promotion collective s'affirme et dont les finalités se précisent, ce qui a permis d'équilibrer peu à peu la formation intellectuelle par le tiers-temps, d'alléger le programme de mathématiques, ce qui va permettre, à partir d'une expérimentation que nous allons entreprendre dans le domaine du français, et en ne retenant que ce qui est immédiatement applicable par nos instituteurs, de mettre au point de nouvelles directives pour l'enseignement de notre langue maternelle, en passant aussi par le collège où les programmes que nous avons rénovés — j'en ai parlé à cette tribune — les options diversifiées et ouvertes à tous, l'orientation mieux et plus continuellement assurée, feront qu'il donnera à tous les Français la formation de base et la culture vivante qui fondera et leur communauté — c'est important — et leur adaptation au monde d'aujourd'hui, ça ne l'est pas moins.

Mesdames, messieurs, les questions que pose cette vaste entreprise sont nombreuses et je n'en ai déjà que trop longuement traité. Je pense que nous pourrions, M. le secrétaire d'Etat et moi-même, répondre à celles que vous allez nous poser dans ce débat. Mais je voudrais vous affirmer, en terminant cet exposé, que, quels que soient les difficultés et les mécomptes, il s'agit d'une action cohérente, qu'elle est dans le droit-fil de l'ambition nationale, qu'elle est digne de susciter l'adhésion et le zèle de nos maîtres, qu'elle est capable de rasséréner nos enfants et d'assurer leur avenir, pour autant qu'il nous appartient. Ce budget, après tant d'autres, lui donne les moyens nécessaires. C'est elle, avec lui, que je vous demande d'approuver. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Edgar Tailhades.

M. Edgar Tailhades. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous voici confrontés au budget de l'éducation nationale pour 1971, un budget qui, selon le vœu du Gouvernement, doit s'insérer dans le cadre de cette société nouvelle dont M. le Premier ministre définissait les contours en septembre 1969 et qu'il entend faire surgir, si j'en crois son récent discours du 15 octobre dernier à l'Assemblée nationale, de la volonté de l'ensemble des Français qui se doivent de prendre clairement conscience des tâches qui sont à accomplir.

Nous serons tous d'accord, j'en suis convaincu, pour affirmer et pour reconnaître qu'une des tâches essentielles à remplir est celle de l'éducation nationale. La pays tout entier en est depuis

longtemps persuadé mais il est en droit de se demander, en face de situations qui lui sont révélées chaque jour, si le Gouvernement, dont la vocation est de conduire la politique de la nation, met au service de l'enseignement public les moyens indispensables à sa réussite et à la réalisation de ses destinées.

En ce qui nous concerne — je le dis tout net — nous ne voulons pas accrocher nos regards à des illusions. Nous voulons, au contraire, les porter sur des réalités concrètes.

Mes chers collègues, comment modifier la situation scolaire et universitaire au moment de la dernière rentrée, celle de 1970 ? Je ne serai pas excessif en répondant médiocre.

Le budget de 1970, vous le savez, était loin d'avoir tout ce qu'il aurait fallu, et sous la poussée de la nécessité, sous la pression des enseignants, des parents d'élèves, de syndicats, un collectif avait été considéré comme nécessaire.

Monsieur le ministre de l'éducation nationale, vous aviez sollicité vous-même — je ne crois pas faire erreur — 26.500 postes, plus qu'il en avait été prévu au budget de 1970, et après les arbitrages interministériels, c'est seulement 8.000 postes qui vous furent accordés. C'était incontestablement trop peu.

J'ajoute — vous me permettez cette réflexion — que le collectif budgétaire est un système dont il ne faut pas se féliciter. Les postes sont fréquemment pourvus — c'est un fait patent qui ne peut être sérieusement contesté — avec des auxiliaires dont le dévouement est indiscutable, mais dont la formation professionnelle n'offre pas, il faut bien le dire, toutes les garanties désirables. On pare au plus pressé, on sacrifie certaines disciplines, et si le second degré, notamment le premier cycle, a bénéficié d'un traitement favorable parce qu'il constituait le secteur névralgique, les écoles maternelles, les écoles normales, pour ne citer que ces exemples, ont été placées dans des conditions de fonctionnement difficiles.

Alors, malgré le collectif, au moment de la dernière rentrée, la situation était inquiétante aux yeux de ceux qui se gardent des illusions et des engouements faciles. Les effectifs restés toujours trop nombreux, les enseignants sevrés d'une formation pédagogique convenable, tout cela avait pour conséquence un taux élevé de retards scolaires. Mes chers collègues, méditons ce fait préoccupant : la proportion des élèves qui redoublent leur classe est beaucoup plus élevée en France que dans les autres pays de même niveau économique et culturel.

A constater cette situation, à en prendre conscience, on ne pouvait se défendre, malgré l'optimisme officiel, d'une impression de malaise. Est-il possible que l'enseignement public en France n'ait vraiment pour destin que d'aller cahin-caha, de vivre et de, lentement, se dégrader ?

Le budget dont on nous demande l'approbation réussit-il à dissiper ce malaise ? Est-il susceptible de nous rassurer ? Est-il en quelque manière le budget de l'espoir ? Je ne peux pas le penser et, par conséquent, je ne peux pas l'affirmer.

Au demeurant, objectif et impartial, on est obligé de reconnaître que ce budget ne vise pas à l'expansion de l'enseignement ; il vise à la satisfaction des besoins les plus pressants. Il doit servir à remédier aux situations qui sont considérées comme les plus criantes, mais son objectif n'est pas de créer les structures de l'avenir.

N'oublions pas que, pour l'éducation nationale, le VI^e Plan, dont nous avons discuté les options en juin dernier — nous avions alors marqué, quant à nous, vous vous en souviendrez, notre inquiétude et même notre désapprobation — est caractérisé par le ralentissement de la croissance.

Le budget dont nous débattons, qui est celui de la première année du VI^e Plan, en subit — et c'est normal, logique, fatal — les impératifs. Ce n'est pas ainsi, vous le concevez que seront jugulées la crise de l'école et de l'enseignement, et, par là-même, la crise des jeunes générations. Ce n'est pas avec les prévisions budgétaires qui nous sont soumises que nous pourrions satisfaire aux exigences de la démocratisation de l'enseignement et de l'égalisation des chances.

Sans doute le budget s'élève-t-il à près de 30 milliards de francs. Il représente près de 18 p. 100 du budget de l'Etat et augmente de 14 p. 100 comparé à celui de l'année dernière. Mais permettez-moi de faire tout de suite une constatation : par rapport au produit national brut, il ne représente que 3,70 p. 100. Voilà, mes chers collègues, qui est de nature à modérer quelque peu nos enthousiasmes.

D'autres constatations vous inviteront, au demeurant, à les modérer plus encore : en 1965, d'après un rapport de l'O.C.D.E., les dépenses de plusieurs pays d'Occident, en matière d'éducation nationale, par rapport au produit national brut représentaient les pourcentages suivants : Etats-Unis, 5,3 ; Belgique, 5,6 ; Pays-Bas, 6,3 ; Norvège, 6,9 ; le pourcentage intéressant la France était seulement de 4,3 et il est maintenant — je l'ai dit et je le répète — de 3,70.

A la vérité, depuis 1964, la part du budget ayant trait à l'éducation nationale s'est stabilisée. Ce n'est pas ainsi, vous le concevez également, que l'on peut préparer sérieusement la démocratisation, j'entends la vraie démocratisation, et je suis pour ma part convaincu que si l'on pouvait mettre à la disposition de votre ministère dix milliards de francs supplémentaires, la situation serait singulièrement améliorée et l'éducation nationale pourrait être l'objet d'un nombre important de réformes efficaces qui entraîneraient incontestablement une amélioration de la qualité — j'insiste sur le terme — de l'enseignement ; ainsi le recyclage des enseignants et les expériences pédagogiques.

Mais veut-on vraiment cette amélioration ? A l'heure actuelle, ce qui compte, à mon sens, aux yeux des gouvernants, c'est un système d'éducation visant, non à l'enrichissement, au développement et à l'épanouissement de l'individu, mais à la satisfaction des besoins d'un régime économique déterminé.

A de très rares exceptions près — et personne ne peut en disconvenir — à l'Assemblée nationale, rapporteurs et intervenants, même appartenant à la majorité parlementaire, ont souligné les insuffisances du budget que nous examinons. Tous ont mis l'accent sur la minceur des crédits pour le fonctionnement, l'équipement, les bourses, les transports scolaires.

Je ne reviendrai pas sur les observations, parfaitement justifiées, qui ont été faites par nos rapporteurs, voilà quelques instants, sur les chiffres qu'ils ont mis en exergue, et sur le jugement parfois sévère qu'ils ont porté sur les déficiences d'un budget dont on voit mal comment il pourrait insuffler à l'éducation nationale la vigueur nécessaire à son développement et au rôle qu'elle doit jouer.

Deux faits primordiaux marquent le caractère du document budgétaire qui nous est présenté.

Premier fait : les créations d'emplois sont en régression. Pour l'année scolaire 1969, le nombre des créations budgétaires d'emplois a été de 45.585 : 37.257 au budget, 11.328 au collectif ; pour l'année 1970-1971, les créations budgétaires seront au nombre de 33.867 : 25.867 au budget et 8.000 — je le rappelai tout à l'heure — au collectif.

Pour l'année 1971-1972, on compte seulement 17.691 créations d'emplois : c'est maigre ! Et pourtant — personne ne peut sérieusement le contester — l'accroissement des effectifs d'élèves prévus pour la prochaine rentrée ne se ralentira nullement.

Voulez-vous, mes chers collègues, un exemple probant de la régression du nombre des créations d'emplois ? Je le trouve dans l'enseignement supérieur, à la recherche scientifique et universitaire, où l'on est en proie, et c'est parfaitement concevable et légitime, à la plus grande anxiété. On y fait l'amère constatation d'une régression considérable du nombre des créations d'emplois et nous sommes loin, bien loin des 3.357 postes qui étaient jugés indispensables pour maintenir le recrutement au niveau de 1970. Ainsi, 3.800 postes de première année sont supprimés dans les instituts de préparation à l'enseignement secondaire ; de la sorte, plusieurs milliers d'élèves-professeurs perdront le bénéfice d'un traitement, dès la seconde année d'enseignement supérieur. C'est encore une mesure — je le souligne — qui s'écarte de la démocratisation et il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'un mécontentement se manifeste chez les étudiants, les enseignants, les chercheurs qui ne sont pas, nous le savons bien, les tenants de cette minorité aux agitations condamnables, incapables de suivre des idéaux exaltants et qui n'a qu'une audience tout à fait restreinte dans le pays. Il n'est pas étonnant qu'un mécontentement jaillisse parmi ces catégories face à cette situation que je viens de définir. Les enseignants sont conscients de cette dégradation et ils réclament, à juste titre, la construction de locaux, la nomination de jeunes collègues, en bref, les structures qui devraient être mise en place pour qu'ils puissent assurer la mission qui est la leur.

Le second fait concerne la stagnation des crédits d'équipement et le recul des autorisations de programme et j'ajoute le camouflage du ralentissement de ce budget. Sont inscrites comme mesures nouvelles celles qui ont trait à la rentrée scolaire et universitaire de 1971, ce qui est régulier, mais également celles relatives à la rentrée de 1970 et qui complètent le budget de l'année dernière. Nous avons parlé de 8.000 emplois nouveaux figurant au collectif. Ainsi, mes chers collègues, la progression du budget de 1970 par rapport à celui de 1971 semble fort importante, mais comme l'indiquait avec justesse et humour l'éditorialiste d'une revue traitant des problèmes de l'éducation nationale — je le cite : « On joue sur le raccordement entre l'année civile qui est la période budgétaire et l'année scolaire. Cette prestidigitation permet de sortir au moins deux fois le lapin du chapeau, au moment de la rentrée sous forme de rallonge et, quelques mois après, sous forme de mesures nouvelles au budget suivant, sans que la galerie ahahie s'aperçoive que c'est le même animal ! »

Parallèlement à la régression des créations d'emplois budgétaires et au fléchissement des crédits de paiement et d'autorisations de programme, nous assistons dans les classes à une pléthore des effectifs. La décompression des effectifs n'est pas, hélas ! pour demain. On avait beaucoup promis, surtout au lendemain immédiat du printemps 1968 ; on avait fait état des plus louables intentions. On avait reconnu et proclamé que la qualité, l'efficacité de l'enseignement public exigeaient des classes comportant un nombre raisonnable d'élèves ; mais cela n'a pas dépassé le stade des souhaits.

Cependant, selon nous, la chose la plus grave que nous voyons apparaître dans l'évolution des modes de financement, c'est le déclin de la notion de service public. La notion de service public de l'enseignement s'estompe et nous ne pouvons être surpris, car nous savons que beaucoup, dans les sphères officielles, estiment que la notion de service public ne devrait pas dépasser la limite de l'enseignement proprement dit. D'après eux, les mesures sociales, telles l'internat, la demi-pension, devraient figurer à d'autres budgets. Je note, à cet égard, un signe révélateur : par le biais des taux de pension, les familles paient le personnel d'internat ; 3.821 emplois d'agents affectés au fonctionnement des services d'internat et de demi-pension sont à la charge des budgets des établissements, c'est-à-dire des parents d'élèves depuis l'année dernière. Ils sont inscrits pour mémoire, et cela pour faire apparaître au budget de l'Etat la totalité des effectifs d'agents.

Mes chers collègues, si mon ami Rougeron n'avait pas été retenu dans son département par les obsèques de notre regretté collègue Besson et s'il avait pu intervenir à cette tribune comme il en avait l'intention, il aurait, avec son habituel souci de la précision, souligné les difficultés que cause aux collectivités locales le transfert constant des charges financières pour le service de l'Education nationale. Les communes en subissent les plus sérieuses conséquences. Tout à l'heure, notre excellent collègue et ami, M. Chauvin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, parlait de ce problème avec beaucoup de pertinence.

Les subventions d'Etat en matière de constructions scolaires sont réduites et vous le reconnaissez vous-même tout à l'heure, monsieur le ministre de l'éducation nationale, avec la loyauté à laquelle vous nous avez habitué, le taux de subvention de 85 p. 100 pour les écoles élémentaires n'est plus qu'un souvenir. Naguère, pour ce qui touche le second degré et le technique, les communes étaient seulement tenues de remettre gratuitement à l'Etat les terrains nécessaires. Désormais, il faut assurer les dessertes extérieures : eau, gaz, électricité, les réseaux d'assainissement ainsi que toutes les voies d'accès et le correctif de la subvention d'Etat se trouve limité à 50 p. 100, non pas de la dépense réelle, et nous le savons tous, mais de la dépense subventionnable retenue.

Vais-je parler des transports scolaires ? Nous avons dit déjà — et notamment, si ma mémoire est bonne, au cours de la discussion budgétaire de l'an dernier — la défaillance de l'Etat dans ce domaine et nous avons affirmé que cette défaillance était indéniablement blâmable. L'Etat impose l'usage du transport sans donner les conditions convenables de cette utilisation. Résultat : les enfants et les parents en souffrent ainsi que les collectivités locales, plus précisément, on l'a déjà souligné, les départements qui sont contraints, compte tenu de la faiblesse de la subvention allouée par l'Etat, de remédier à la carence de ce dernier.

Comment voulez-vous que les collectivités locales ne donnent pas des signes d'essoufflement inquiétants et qu'elles n'accueillent pas avec ironie ou irritation, selon leur humeur, les circulaires de M. le ministre de l'intérieur qui les presse de ne pas accroître le volume de leurs dépenses de plus de 6 p. 100 !

J'en ai terminé. Voilà les critiques rapides qu'au-delà de toute pensée démagogique je voulais émettre après avoir procédé à l'examen des propositions budgétaires qui nous sont soumises.

S'il m'était demandé, mes chers collègues, de caractériser en une expression cursive le budget dont nous débattons, je répondrais qu'il est le drame des apparences. Certes, tout en lui paraît séduisant, son volume important, l'accroissement des crédits pour plusieurs postes, la priorité qui lui est accordée sur tous les budgets des autres départements ministériels. Vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre de l'éducation nationale, que certains s'irritaient de cette constatation. Croyez bien que je ne me range pas parmi ceux-là.

Mais il faut voir l'envers du décor, et ce qu'on trouve derrière le décor n'a rien de réconfortant. Je dis que ce que nous y trouvons justifie notre inquiétude et même notre angoisse. Ce n'est pas demain, hélas ! que l'éducation nationale jouera le rôle qu'elle devrait tenir dans une France qui veut se hisser au plus haut rang des peuples du monde.

Sans doute — et je suis le premier à le proclamer — les solutions qui s'imposent ne peuvent jaillir de la vertu d'un miracle ou de la magie d'une baguette. Elles ne peuvent intervenir d'un seul coup, mais au moins — et c'est le souhait que nous formons — qu'elles soient définies, qu'on s'y tienne, qu'on mette tout en œuvre pour les appliquer. Il est dénotant de constater qu'à chaque rentrée scolaire ou universitaire, des milliers de postes font défaut, il est dénotant de constater que les prévisions étaient notoirement insuffisantes.

Je demeure convaincu que les déficiences que nous relevons, et que nul ne saurait contester, sont parfaitement reconnues par les responsables gouvernementaux de notre éducation nationale. Je ne crois pas trahir votre pensée, monsieur le ministre de l'éducation nationale, en évoquant la remarque que vous faisiez, relative à l'un de vos budgets récents : « Il est, disiez-vous, insuffisant malgré l'énormité de son volume ».

Nous allons donc piétiner encore. Et pourquoi ? Parce que le choix politique — il faut toujours en revenir là — qui devrait assurer la vraie primauté à l'éducation nationale, n'est pas encore réalisé. Tant qu'on n'aura pas le courage, l'audace, en mutilant les dépenses que la logique la plus rudimentaire tient pour improductives et qui créent, vous le savez tous, des charges particulièrement lourdes pour le contribuable français, tant qu'on n'aura pas l'audace et le courage, dis-je, de doter ce secteur essentiel pour la vie, pour le destin, pour l'avenir du pays qu'est l'éducation nationale, tant qu'on ne la dotera pas des moyens qui lui sont absolument indispensables, je dis que les devoirs à observer vis-à-vis de notre jeunesse n'auront pas été remplis et j'affirme que cette jeunesse aura le droit de porter sur nos atermoiements un jugement sévère. J'ajoute que la sévérité de son jugement sera au niveau de l'imprévoyance que nous n'avons cessé et que nous ne cesserons jamais de dénoncer et de condamner. (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et à gauche.*)

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

M. Paul Minot. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nos débats n'échappent pas toujours à ce phénomène que nous devons bien constater : plutôt que de faire un bilan équitable, l'esprit se laisse parfois aller à mettre en relief les insuffisances du budget de l'éducation nationale, bien qu'aujourd'hui les rapporteurs aient tous signalé l'effort considérable qu'il représente et qui est dû, monsieur le ministre, avant tout à votre énergie.

Il y a, bien sûr, quelques insuffisances ponctuelles, notamment dans l'enseignement du second degré. Il y a de regrettables désordres dans l'enseignement supérieur, désordres graves et inquiétants à plus d'un titre, mais qui ne doivent pas nous faire oublier que l'écrasante majorité des étudiants travaille même à Nanterre et à Vincennes. Notre devoir le plus impérieux — le vôtre, monsieur le ministre — c'est de faire en sorte qu'ils puissent continuer à y travailler. Nous savons que vous n'y manquerez pas. La fâcheuse réputation de champ clos est heureusement sans commune mesure avec la qualité des diplômes et la valeur des recherches.

Ce que la majorité prétendue silencieuse et ce qu'une bonne partie de l'opinion publique qui ne se laisse pas toujours abuser apprécient, en fait, c'est une double réalité : d'abord que les choses, dans leur ensemble, dans leur généralité, ne vont pas si mal — la rentrée scolaire suffirait, à elle seule, à illustrer ce propos — et, d'autre part, que la réforme de l'enseignement secondaire n'a pas connu d'autre trouble, après tout, que les réactions souvent injustifiées d'esprits insuffisamment informés ou mal préparés à l'évolution.

Les exposés de nos rapporteurs ont été d'une telle qualité et si abondamment nourris que je me bornerai à quelques réflexions de caractère général en m'efforçant, comme vous avez eu vous-même la loyauté de le faire, d'accuser quelques ombres pour mieux mettre en relief les aspects positifs de votre politique et de votre budget.

Je voudrais donc relever, monsieur le ministre, dans les propositions que vous nous faites, certaines données qui justifieraient peut-être que les chiffres retenus puissent être améliorés.

Je soulignerai d'abord — et je crois que vous n'avez pas manqué de le marquer vous-même — l'importante progression en pourcentage global, dans votre budget, des crédits de fonctionnement par rapport aux crédits d'investissements. Cette augmentation signifie, de toute évidence, que la gestion occupe une place excessive au détriment de l'investissement. Vous pouvez donc vous trouver privé des moyens indispensables pour mettre en place plus rapidement les réformes auxquelles vous songez, et peut-être même pour tenter un certain nombre d'expériences qui pourraient être nécessaires.

Le remède à ce mal réside d'abord dans les efforts que vous avez eu raison d'engager pour améliorer, moderniser, renta-

biliser dans tous les sens du terme les procédures, les structures, en un mot la gestion de ce vaste ensemble qu'est l'éducation nationale.

En effet, il n'est peut-être pas de domaine auquel s'appliquent mieux les récents propos de M. le Premier ministre rappelant avec opportunité que les meilleures réformes commencent presque toujours par des réformes de gestion.

Recherche d'économies, rationalisation des actions sont des domaines où vous pouvez, monsieur le ministre, être assuré du soutien vigilant de votre majorité et, je crois pouvoir le dire, de l'ensemble du Sénat.

Un point de faiblesse particulier mérite que je m'y attarde à mon tour : le petit nombre des nationalisations inscrites à votre projet de budget. Je n'ignore pas que la nationalisation d'un établissement n'apporte pas toujours à la collectivité locale intéressée l'allègement complet de charges qu'espèrent ses responsables et que celles qu'il leur faut encore assumer demeurent, hélas ! très appréciables. Cependant, nous qui sommes si attentifs au problème des collectivités locales, nous ne saurions trop insister sur les demandes que les communes formulent en la matière et qui, compte tenu des dépenses considérables qu'elles assurent par ailleurs, notamment pour l'enseignement primaire, apparaissent, il faut le reconnaître, comme parfaitement légitimes.

Enfin, ce que je regrette surtout, c'est que votre budget, malgré votre vif désir, je le sais, monsieur le ministre, ne comporte pas de crédits plus importants en faveur de l'enseignement technique. A cet égard, il me semble que des crédits pourraient être ultérieurement dégagés pour construire quelques I. U. T. ou quelques départements d'I. U. T. Je sais que vous-même et M. le secrétaire d'Etat, auquel vous avez plus spécialement délégué cette lourde responsabilité, vous considérez qu'il convient d'abord de remplir les établissements existants, qui sont loin de l'être, et c'est bien évident ; mais, en fait, des besoins existent ; ils existent dans certaines villes, dans certaines régions, dans certaines branches de l'industrie ou du secteur tertiaire.

Je pense aussi qu'auprès des familles, qu'auprès des étudiants une propagande intelligente, orientée en particulier sur les énormes besoins des différentes professions, devrait contribuer à la réhabilitation d'un enseignement qui est trop souvent injustement méprisé.

Je regrette également de ne pas distinguer dans les crédits inscrits dans votre budget, à moins que je ne me trompe, ceux qui représenteraient le nécessaire rattrapage entre les rémunérations des personnels de l'enseignement technique et celles des personnels de l'enseignement classique. Il n'y aura pas de revalorisation de l'enseignement technique aussi longtemps que les enseignants, à qualification égale, ne bénéficieront pas, dans l'ensemble de leurs rémunérations, des mêmes avantages que leurs collègues des enseignements classiques, et je comprendrais très mal, je l'avoue, que des mesures nouvelles soient prises comportant des taux différenciés où l'enseignement technique apparaîtrait toujours comme sous-apprécié et, par conséquent, déprécié.

S'il fallait maintenant insister sur les aspects les plus positifs de votre projet, j'en retiendrais, pour m'en féliciter avec vous, monsieur le ministre, trois : l'importance de ce budget, la formation des maîtres et les mesures catégorielles.

Il est devenu banal peut-être, il est cependant nécessaire de nous réjouir que votre budget connaisse une croissance telle qu'elle le place au premier rang ; c'est vraiment le gage des efforts que la nation fait pour son avenir.

Par la réforme des I. P. S., inscrite en filigrane dans vos propositions budgétaires, vous apportez « une pierre essentielle à la construction d'un édifice trop négligé par le passé » : la formation des maîtres.

Il serait absurde de réclamer que l'éducation nationale prépare nos jeunes à leur vie professionnelle, si elle n'accomplissait pas en la matière les réformes profondes qui ont pour objet de mieux former les enseignants à leur métier. Par cette réforme, et par celles que vous avez engagées pour les écoles normales d'instituteurs, vous prêchez d'exemple, et nous vous en félicitons.

J'apprécie enfin, monsieur le ministre, les mesures catégorielles qui se retrouvent ici et là dans vos propositions et qui correspondent très souvent à des revendications anciennes. Il n'est pas possible, bien sûr, de satisfaire toutes les demandes, et à plus forte raison de les satisfaire toutes en même temps. Mais le soin que vous avez pris de certaines témoigne effectivement du souci qui est vôtre d'améliorer et de revaloriser la condition des enseignants. C'est ainsi que nous le comprenons pour notre part et je ne saurais, à mon tour, me dispenser de rendre ici hommage à ces chefs d'établissement, à ces personnels administratifs ou à ces enseignants qui dans tous les

domaines, et sauf exception bien sûr, méritent toute notre estime et toute notre considération, pour le dévouement avec lequel ils se consacrent à leur noble tâche.

Notre vote positif en faveur de ce budget s'accompagnera, monsieur le ministre, de deux vœux : que vous poursuiviez vos efforts pour le développement de l'enseignement technique et de la formation permanente et que vous renouveliez vos appels et vos actions, tant dans l'enseignement secondaire que dans l'enseignement supérieur, pour permettre que l'Université s'ouvre davantage au monde.

Dans le premier domaine, cela ne signifie pas seulement, dans mon esprit, qu'il convient d'accorder à l'enseignement technique — comme je l'ai dit — les crédits et les moyens dont il a grand besoin ; cela signifie surtout que les frontières doivent s'estomper entre l'enseignement technique et les enseignements classiques, dont beaucoup pourraient devenir des enseignements pratiques. Il est à peu près possible, dans la plupart des disciplines et au prix de réformes pédagogiques relativement simples, de faire place à des travaux pratiques, à des exercices d'application pouvant donner peut-être à nos jeunes une meilleure conscience de l'utilité ou de l'inutilité, au regard de la vie réelle, de certains de leurs travaux intellectuels. L'élève d'un C. E. T. sait immédiatement que ce qu'il apprend lui servira directement quelques années plus tard. Combien d'étudiants en sociologie, et même en droit ou en économie, mesureraient mieux leurs possibilités réelles, ou leurs illusions, si des conférences pratiques, des études de cas beaucoup plus nombreuses encore que maintenant leur révélaient les limites d'utilisation de leurs connaissances.

Je ne changerai qu'à peine de thèmes en souhaitant aussi, monsieur le ministre — mais vous m'avez répondu par avance — que les Universités de demain et que l'enseignement du second degré ouvrent largement leurs fenêtres et leurs portes aux hommes, aux problèmes et aux réalités du monde économique.

Je me refuse à penser qu'il ne puisse pas en aller ainsi dans nos universités et nos écoles. Nous avons accueilli avec intérêt, et même avec enthousiasme les récents propos de l'un de vos remarquables collaborateurs, M. Mercouff, regrettant qu'un grand nombre de jeunes soient formés aux recherches d'informatique fondamentale, alors que l'informatique de gestion devrait aussi retenir et justifier tous les efforts.

La question est, en effet, celle qu'il a posée, et en ces termes mêmes : « savoir si l'Université est réellement décidée à répondre à l'attente du monde actuel ».

Préparer les jeunes à leur vie active, ce n'est pas préparer leur asservissement. Les former à des connaissances sans finalité pratique, et par des méthodes inadéquates, c'est au contraire ce qui rendrait nos étudiants et nos élèves étrangers à leur avenir.

J'ose penser, monsieur le ministre, que les élections universitaires vont permettre aux enseignants, et vont à coup sûr permettre aux étudiants de témoigner de leur confiance dans l'avenir et de leur volonté de le bâtir ensemble. En votant nous-mêmes vos propositions budgétaires, nous aurons conscience, pour notre part, modestement, de prendre part à cet acte de foi.

Il me reste, monsieur le ministre, à exprimer un vœu, mais d'un caractère beaucoup plus personnel, je le crains, c'est que, dans les profondes mutations qui marquent notre temps, au milieu de tous vos soucis et de tous vos problèmes, vous n'en veniez pas, peu à peu, et sans doute malgré vous, à sacrifier l'enseignement du latin pour en faire une sorte d'art d'agrément.

Je sais bien que le latin ne peut plus avoir dans nos programmes sa grande place d'autrefois et que le temps n'est plus où, à la Chambre des communes, quand le speaker commençait un vers de Virgile toutes les Communes, *Whigs* et *Tories* se levaient pour terminer la citation. (*Sourires.*)

Je sais bien que notre siècle de bouleversant progrès technique réclame d'autres tâches et d'autres études et que le latin ne pourrait plus trouver dans nos programmes généraux une place suffisante pour y être enseigné avec fruit ; mais le latin reste tout de même une des bases les plus précieuses de notre culture, non seulement pour une bonne connaissance de notre langue, mais encore et surtout parce que la version latine, pour ne prendre que cet exemple, reste malgré tout un des meilleurs exercices de l'esprit. Combien de bons latinistes se révèlent par la suite d'excellents scientifiques ?

C'est donc, vous le voyez, monsieur le ministre, en formant le vœu, au risque de passer pour un attardé, que les périodes de Cicéron, la concision de Tacite, les images de Virgile et d'Horace continueront à éclairer et à animer beaucoup de jeunes esprits que je suis heureux d'apporter à votre budget, raisonnable et généreux, l'approbation de mon groupe. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République, au centre, à droite et sur certaines travées à gauche.*)

M. le président. La parole est à René Jager.

M. René Jager. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en intervenant de ma place au lieu de la tribune, je pense vous rassurer sur la brièveté de mon propos.

J'interviens, en effet, au nom de mes collègues mosellans et alsaciens, afin d'attirer l'attention du Gouvernement sur le problème des écoles maternelles et tout particulièrement sur la situation plus qu'alarmante que connaissent, dans ce domaine, les départements de l'Est.

J'ai écouté, monsieur le ministre, avec beaucoup d'attention les propos que vous avez tenus à cette tribune. Je tiens, en préambule, à vous remercier des engagements que vous avez pris devant le Parlement, de même que je me félicite hautement de constater que, dans le budget que nous sommes appelés à voter, les crédits de l'éducation nationale figurent en première place. Il s'agit, je l'espère, de l'annonce de temps meilleurs et le fils d'enseignant que je suis tient à vous en rendre hommage.

Les réflexions que je tiens à faire devant vous porteront néanmoins sur un secteur quelque peu déshérité et dont on ne peut, à la lumière de travaux récents, négliger l'importance. L'enseignement préscolaire doit être appelé à jouer un rôle considérable dans la mesure où, au cours des dernières années, les recherches entreprises ont révélé que le devenir intellectuel de l'adulte se déterminait très largement durant les toutes premières années de l'existence.

Nous ne pouvons plus nous contenter de confier à l'école maternelle un simple rôle de garderie des enfants. Cette école doit être investie d'une plus haute mission ; elle doit « socialiser » les enfants, orienter le développement de leurs aptitudes de base et développer chez eux le sens de la communication. Cela exige tout à la fois un personnel qualifié et un matériel approprié.

Dans le même esprit, un contrôle médical et rigoureux doit être mis en place afin de déceler les handicaps et de tenter d'y remédier. Une des grandes lacunes que nous constatons et que nous déplorons au niveau primaire, c'est l'absence quasi totale d'un fonctionnement régulier de l'inspection médicale scolaire, pourtant indispensable pour la surveillance de la santé des enfants.

Il résulte de ces exigences que l'effort entrepris doit être important. D'après bon nombre d'enseignants, le nombre d'enfants dans les classes maternelles ne devrait pas dépasser 25 élèves. Or, dans le département que j'ai l'honneur de représenter, les effectifs moyens se situent à 35 élèves par classe et dépassent souvent 40. De ce fait, bien des enfants nés en 1967 n'ont pas pu être admis dans les classes maternelles et une enquête récente entreprise en Moselle par une confédération syndicale a mis en lumière l'importance du nombre des inscriptions refusées.

Les responsables pédagogiques se trouvent confrontés à une alternative douloureuse : ou bien accepter d'intégrer des enfants dans des classes surchargées, bruyantes dans lesquelles il est impossible pour l'institutrice d'établir un contact personnel avec l'enfant, ou bien refuser l'inscription et retarder presque d'un an cette première intégration sociale dont l'apport est précieux pour l'épanouissement ultérieur de l'enfant. J'ajoute, à la demande de nombreux collègues, qu'il est urgent, dans un esprit d'équité, d'examiner le problème du ramassage scolaire des enfants d'école maternelle dans l'ensemble des secteurs ruraux.

J'ai évoqué tout à l'heure, monsieur le ministre, le problème du matériel et des locaux. L'enquête à laquelle je viens de faire allusion révèle la très grande insuffisance dont souffrent bien des écoles dans ce domaine.

Un grand nombre d'entre elles sont dépourvues de salles de jeux ou ont été obligées de consacrer ce local à une classe de l'école. Il arrive que les installations sanitaires soient insuffisantes, que les locaux soient humides et qu'aucune aire de jeux ne soit prévue pour les enfants.

Telles sont, monsieur le ministre, les constatations qui m'ont incité à intervenir pour vous signaler à quel point les élus s'émeuvent de cette situation. Je ne vous ferai pas l'injure de vous dire que vous méconnaissez les problèmes particulièrement aigus qui se posent dans les départements de l'Est auxquels, je le reconnais, vous témoignez en raison de leur lourd passé, du bilinguisme et des influences culturelles qui s'exercent de toutes parts une sympathie particulière que nous apprécions tous.

Je sais que vous êtes parfaitement conscient du rôle que l'enseignement préscolaire est amené à jouer. Je suis, pour ma part, convaincu que bien des échecs seraient évités au long de la scolarité si, lors des toutes premières années, l'enfant réussissait son intégration dans la structure d'accueil que constituent les écoles maternelles. Au regard de l'importance de

l'enjeu, les exigences financières ne sont pas écrasantes. Il faut donc faire ce sacrifice pour que nous puissions réaliser pleinement les virtualités que représente pour notre pays une jeunesse nombreuse.

Je présenterai aussi une remarque sur l'aménagement des C. E. G. dans la conception desquels on déplore l'absence de salles de dessin, de musique, ainsi que d'une salle de réunion pour regrouper trois ou quatre classes indispensables pour les conférences, les représentations cinématographiques, etc. Il n'existe pas non plus de local, pour répondre à la création du foyer souhaité dans chaque C. E. G.

Enfin, monsieur le ministre, vous n'ignorez pas les difficultés rencontrées par les syndicats intercommunaux pour la gestion, les frais de fonctionnement et d'entretien des C. E. G. dont la nationalisation n'a pas pu être obtenue, particulièrement en secteur rural où la charge à répartir paraît spécialement lourde au niveau de petits budgets communaux.

Aussi, l'expérience étant un peu mère de la sagesse, il y a lieu d'étudier la constitution des syndicats intercommunaux non pas après, mais avant la construction des établissements. Une telle mesure éviterait bien des heurts et des écueils. Je serais particulièrement heureux, monsieur le ministre, si ces quelques suggestions pouvaient obtenir votre adhésion et si vos services voulaient les étudier. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Pelletier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos portera sur cinq points ou plus exactement les effleurera : les enfants inadaptés, le financement des constructions scolaires, le ramassage, le plein emploi des équipements sportifs et l'enseignement technique.

Malgré les efforts importants déjà réalisés dans le domaine des enfants inadaptés, des besoins subsistent nombreux. Les secteurs urbains sont équipés d'une manière à peu près satisfaisante, tout au moins dans mon département, sauf en ce qui concerne les enfants de plus de douze ans. Pour les secteurs ruraux, les plus nombreux dans l'Aisne, la très grande dispersion des communes pose un problème très aigu de « ramassage spécialisé ». Les classes de perfectionnement ne peuvent être implantées que dans les communes les plus importantes et les services de transport scolaire qui desservent les C. E. G. ou les C. E. S. ne correspondent pas toujours aux horaires des classes primaires et ne résolvent pas les problèmes de cantine. Il faut noter aussi la réticence de nombreux parents à payer les frais de cantine pour leurs enfants quand les cadres scolaires existant sur place paraissent leur convenir.

Si les sections d'éducation spécialisée existantes ont déjà permis de régler un certain nombre de cas préoccupants, la scolarisation des enfants de plus de douze ans reste un des problèmes majeurs, que ce soit en secteur rural ou en secteur urbain.

Je ne citerai que le cas de la ville de Laon où fonctionnent actuellement une dizaine de classes de perfectionnement. A la rentrée scolaire de 1971, une section d'éducation spécialisée sera créée dans le cadre d'un C. E. S. dont la construction est programmée, mais suivant les normes, cette section ne comptera que six classes qui seront insuffisantes pour accueillir les enfants de plus de douze ans du milieu urbain et ne permettront pas la scolarisation des enfants de plus de douze ans du milieu rural environnant. L'augmentation du nombre des sections d'éducation spécialisée des C. E. S. et parfois des « classes-ateliers », à condition de pouvoir les équiper convenablement, apporterait une solution heureuse aux problèmes posés.

En résumé, les besoins peuvent être classés en deux catégories qui sont d'ailleurs complémentaires. Il y a d'abord les besoins en personnel. Il faudrait prévoir une augmentation du nombre des spécialistes chargés de déterminer si le handicap ou le simple retard scolaire dont souffre un enfant justifie sa scolarisation dans une classe spéciale. Il faudrait aussi encourager les instituteurs à la spécialisation.

Il y a ensuite les besoins en équipement. Il faudrait augmenter le nombre des postes et assouplir les conditions exigées pour le fonctionnement des classes réservées aux enfants handicapés de plus de douze ans.

S'il est urgent de donner aux enfants inadaptés l'enseignement auquel ils peuvent prétendre, il n'est pas moins nécessaire, en créant des classes spécialisées, de les soustraire à l'enseignement « normal », où il est impossible de les suivre avec assez d'attention.

Pour ce qui est du financement des constructions scolaires et du ramassage, je n'insisterai pas, car mes collègues en ont dit avant moi ce qu'il fallait à cette tribune.

Pour le premier degré, le décret du 31 décembre 1963 a donné un caractère forfaitaire à l'aide de l'Etat. Les subventions sont attribuées suivant un barème unique et se déterminent en appliquant au nombre de classes à ouvrir et, éventuellement,

au nombre de rationnaires à accueillir en demi-pension, les coûts unitaires non indexés fixés par l'arrêté du 31 décembre 1963.

Pour la zone « B » qui intéresse mon département, la subvention est, pour une école primaire isolée, de 74.500 francs et, pour les écoles groupées, de 70.800 francs. Pour une école maternelle isolée, elle est de 94.800 francs et, pour les écoles groupées de 87.400 francs. Etant donné l'augmentation du coût de la construction, il conviendrait que ce taux forfaitaire soit relevé.

Pour les constructions du second degré, la méthode de calcul du financement est différente, selon que l'Etat est ou non maître d'ouvrage. Quel que soit le mode de calcul, la charge financière des collectivités locales augmente chaque année, ce qui devient insupportable pour beaucoup d'entre elles. Il faut reconsidérer cette question avec le souci d'alléger les finances communales.

Pour le ramassage scolaire, il en va de même. Si le décret du 31 mai 1969 prévoit que le taux de participation de l'Etat aux dépenses de financement des transports scolaires est de 65 p. 100 au maximum, dans la réalité il est très inférieur à ce chiffre. Il diminue un peu plus tous les ans. Il est aujourd'hui de l'ordre de 50 à 52 p. 100 pour mon département. Pourrait-on savoir quelle est la doctrine du ministère en cette matière ? Il est très difficile, en effet, d'établir les budgets départementaux sans connaître le pourcentage exact de prise en charge par l'Etat.

J'en viens au plein emploi des équipements sportifs, dont nous manquons, c'est bien connu, et il est d'autant plus anormal que les installations existantes ne soient pas utilisées à plein temps. C'est pourtant ce qui se produit bien souvent. Les installations municipales ne sont pas suffisamment utilisées par les scolaires. Les crédits nécessaires au paiement d'une location couvrant le frais de fonctionnement sont très insuffisants et limitent la participation. Parallèlement, les installations qui dépendent d'un établissement scolaire sont presque toujours désertées les jeudis, samedis et dimanches, l'autorisation d'utilisation étant refusée aux non scolaires. Il existe un cloisonnement inadmissible entre les diverses administrations. Je sais qu'il est difficile de trouver des solutions aux problèmes de surveillance, de responsabilité et d'assurance. Il est néanmoins urgent de trouver le moyen d'assurer la pleine utilisation de nos gymnases, de nos stades et de nos piscines.

Dernier point, l'enseignement technique. Nous avons noté avec beaucoup de plaisir que le Gouvernement se penchait avec attention sur ce problème. C'est très heureux, car le technique doit être considéré dans notre pays comme un enseignement noble. Le technique et la technique ont mauvaise réputation et restent à la porte de l'univers culturel. Notre économie s'en ressent. Les offres d'emplois, dans l'industrie, dépassent largement les demandes. Nous avons un large déficit en techniciens. Demain, nos jeunes entreront dans un monde où la technologie déterminera l'essentiel de leur vie quotidienne. Seront-ils bien armés pour faire face à leurs nouvelles responsabilités ? Nous ne le pensons pas.

Le grand public reste ignorant des structures de la vie active. Parents et enfants restent désarmés et hésitants quand il s'agit très tôt, trop tôt peut-être, de faire un choix scolaire qui doit déboucher tout naturellement dans la vie professionnelle. Bien souvent l'information étant insuffisante, on oriente l'élève beaucoup plus vers les branches littéraires et scientifiques que vers l'enseignement technique. Une vaste campagne d'information est nécessaire, très rapidement. On doit utiliser, beaucoup plus qu'aujourd'hui, cet extraordinaire moyen qu'est la télévision. Des émissions bien faites, à de bonnes heures d'écoute, auraient un impact considérable et permettraient certainement de remonter un courant défavorable à l'enseignement technique.

Si ce type d'enseignement ne jouit pas d'une grande considération, nous devons signaler aussi qu'il n'est pas toujours bien adapté aux besoins. Nous constatons bien souvent, dans nos départements, qu'on ne forme pas sur place les techniciens dont on a besoin. Il en résulte un déséquilibre profond entre les offres et les demandes d'emplois. Il n'est pas rare de voir des chômeurs qui ont pourtant une bonne formation, alors que des usines manquent de personnel qualifié. Il en résulte aussi un appauvrissement de nos régions par un exode d'éléments actifs et jeunes qui vont grossir les grandes cités où ils peuvent plus facilement trouver un emploi en rapport avec leur qualification. Tout ceci vient en partie du fait qu'il n'existe presque aucune liaison entre l'éducation nationale et le monde du travail. Tant que des liaisons ne seront pas organisées d'une façon systématique, nous ne pourrions pas espérer obtenir de meilleurs résultats.

C'est dans cet esprit que nous suivons avec beaucoup d'intérêt, monsieur le secrétaire d'Etat, l'expérience « protechnique » que

vous avez lancée dans trois régions de programme. Il s'agit, je crois, de mettre sur pied un véritable dialogue à tous les niveaux entre le monde du travail et l'appareil éducatif et de réaliser l'analyse complète des problèmes qui se posent aux jeunes pour leur insertion dans la vie active. Ces buts sont excellents. De la réussite de cette expérience dépend la place que nous voulons donner en France à l'enseignement technique.

Nous souhaitons, comme vous l'avez laissé entendre, que cette expérience soit étendue et que, dès 1971, de nouvelles académies, en particulier celle d'Amiens, puissent en bénéficier.

Telles sont les quelques observations que je voulais formuler en espérant recevoir quelques apaisements sur les cinq points soulevés. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.*)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions concernant le ministère de l'éducation nationale.

La parole est à Mme Goutmann.

Mme Marie-Thérèse Goutmann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, depuis le début de la discussion sur le budget de l'éducation nationale, beaucoup de chiffres ont été avancés ; il pourrait paraître inutile de les répéter. Pourtant, ils méritent qu'on y revienne et qu'on les examine de plus près. Je les cite de nouveau : un total de 29.750 millions de francs, 17,71 p. 100 du budget général, 3,45 p. 100 du produit national brut, un pourcentage d'accroissement de 14 p. 100 par rapport à 1970. Ce taux de croissance, plus élevé que l'année précédente, permet au budget de l'éducation nationale de passer enfin en tête de tous les budgets, alors que la priorité donnée à l'éducation nationale était réclamée depuis fort longtemps par tous les syndicats d'enseignants, d'étudiants et les associations de parents d'élèves.

Un effort a donc été fait, tout simplement parce que le Gouvernement ne pouvait y échapper. La demande scolaire, d'une part, les besoins économiques, d'autre part, contraignent l'Etat à reconsidérer sa politique scolaire.

Mais le problème essentiel est de savoir si cet effort correspond aux besoins réels de la Nation, si le budget de 1971, premier budget du VI^e Plan, qui sera en quelque sorte un modèle pour les budgets à venir, va permettre le développement, la modernisation et la démocratisation de notre enseignement.

Force est de reconnaître que, de ce point de vue, les plus grandes inquiétudes existent. Les rapporteurs du budget de l'éducation nationale à l'Assemblée nationale les ont d'ailleurs eux-mêmes exprimées ; ils ont souligné certaines carences particulièrement criantes de ce budget.

Le recteur Gautier, lors des « états généraux de la femme » organisés par « Elle », en a montré les insuffisances.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de ne pas partager votre satisfaction et votre optimisme. Certes, le budget est en augmentation, mais vous ne pouviez pas faire autrement, sans courir le risque de dresser contre vous l'opinion publique. Toutefois, la réalité est là : les retards accumulés durant tout le V^e Plan, sur des prévisions pourtant jugées minimales à l'époque, sont tels que le budget de 1971 ne pourra permettre de véritables améliorations ; tout au plus permettra-t-il de faire face à des besoins quantitatifs incompressibles qui sont loin d'être satisfaits à l'heure actuelle.

Il est bon de souligner d'abord que l'augmentation de 3,6 milliards comprend 2,7 milliards de mesures acquises et qu'il ne reste en fait que 900 millions de mesures nouvelles. Si l'on précise, en outre, que 840 millions sont destinés aux établissements privés, dont 249 millions en mesures nouvelles, il ressort que les mesures nouvelles pour l'enseignement public n'atteignent que 651 millions.

Les crédits bloqués au fonds d'action conjoncturelle déduits, les autorisations de programme sont en très nette régression par rapport aux deux années précédentes. Les crédits de paiement, dont le pourcentage est en recul par rapport à 1970, ne représentent que 12,4 p. 100 du budget de l'éducation nationale.

Cette diminution porte, en particulier, sur les crédits des constructions scolaires mais, compte tenu des hausses de prix, notamment dans la construction, c'est dire qu'en réalité la régression est plus importante qu'il n'apparaît à première vue.

Si les crédits d'investissement de l'éducation nationale sont en régression, en revanche le taux de croissance des équipements qui servent directement les grandes industries évolue de toute autre manière. Il est de 45 p. 100 pour les routes et les autoroutes, de 26 p. 100 pour les télécommunications, de 30 p. 100 pour les crédits de déconcentration industrielle.

Quant aux créations de postes, elles accusent dans ce budget une baisse considérable. Les postes nouveaux créés sont inférieurs en nombre à ceux qui étaient prévus au budget de 1970 : 31.000 créations inscrites au budget de 1970. Vous avez jugé utile, monsieur le ministre, d'en réclamer 26.000 de plus au mois de juin ; vous n'en avez alors obtenu que 8.000 dans le « collectif ». C'est donc avec un déficit de 18.500 postes que vous abordez ce budget. Or, dans les 29.541 postes nouveaux prévus au budget de 1971, il faut inclure 12.033 postes créés au 1^{er} janvier 1971 qui ont été mis en service en réalité à la rentrée de 1970 et dans lesquels on retrouve les 8.000 créations du « collectif ».

Les créations réelles pour la rentrée de 1971 seront donc, en fait, de 17.508 postes, c'est-à-dire à peine de quoi combler le déficit actuel. Encore faut-il préciser que, dans ces 17.508 emplois nouveaux réels, figurent 3.821 postes d'agents de lycée, personnels rémunérés sur les budgets des internats, en particulier grâce à l'augmentation des frais de pension et de demi-pension, qui ne coûtent rien à l'Etat, mais qui figurent pour mémoire dans le total des créations d'emplois.

Peut-on, dans ces conditions, parler d'efforts réels de la part de l'Etat ? Peut-on envisager des améliorations certaines dès lors que les prévisions établies s'avèrent si dérisoires qu'elles nécessiteront une « rallonge », un « collectif » en cours d'année, méthode d'autant plus critiquable qu'elle entraînera, entre autres conséquences, le recrutement d'un personnel auxiliaire, le plus souvent non qualifié ?

Malgré cela, monsieur le ministre, vous paraissez heureux de ce budget et vous avez beaucoup insisté, à l'Assemblée nationale, sur les aspects qualitatifs, pensant sans doute allègrement que les besoins quantitatifs étaient pleinement satisfaits.

C'est pourquoi je voudrais aborder aussi cette question des aspects qualitatifs de notre enseignement pour souligner, d'une part, qu'il ne peut pas y avoir de qualité sans des moyens importants, et ceux que vous proposez sont nettement insuffisants...

M. Georges Cogniot. Très bien !

Mme Marie-Thérèse Goutmann... et pour montrer, d'autre part, que la répartition même de votre budget, les orientations déterminées dans les différents secteurs de l'éducation nationale ne sont pas neutres mais correspondent à une volonté délibérée de maintenir une ségrégation sociale, un enseignement sélectif qui tourne le dos à la démocratisation.

Déjà, lors de la rentrée de 1970, réussie à 99,5 p. 100 selon vous, nous avions souligné que, si l'accueil avait été meilleur dans l'ensemble, c'est-à-dire si les besoins quantitatifs avaient été à peu près satisfaits, cette rentrée se caractérisait, en fait, par la détérioration de la qualité et une éducation appauvrie. Détérioration de la qualité et éducation appauvrie, parce que l'on refuse aux enseignants la formation professionnelle initiale et permanente qu'exigent les besoins de notre temps.

Certes, des mesures sont prévues dans le budget : 4.421 postes nouveaux pour la formation du personnel enseignant, 2.000 emplois supplémentaires pour les élèves-maîtres et les instituteurs remplaçants dans les écoles normales, c'est-à-dire la formation, chaque année, de 1.000 élèves-maîtres et de 1.000 instituteurs remplaçants.

Rappelons à cette occasion qu'il y a actuellement 46.000 instituteurs remplaçants et 11.000 instituteurs suppléants recrutés dans l'éducation nationale.

A raison de 1.000 jeunes formés chaque année, nous sommes encore loin du compte. C'est à juste titre que les syndicats nationaux d'instituteurs et de professeurs d'école normale réclament, pour la rentrée prochaine, un budget accru permettant de porter à 3.000 le contingent des places nouvelles dans les écoles normales existantes, pour la formation professionnelle de 1.000 élèves-maîtres et de 2.000 instituteurs remplaçants.

La contrepartie de cet effort fait par le ministère doit être la disparition complète des classes de seconde dans les écoles normales et leur externement.

On se demande ce que signifie cette contrepartie. Pour nous, il ne saurait être question d'accepter que soit supprimée aux normaliens de première année la qualité de normalien. L'affectation dans un lycée ne devrait en aucun cas entraîner la moindre remise en cause du statut d'élève maître.

Pourtant, des inquiétudes grandissent lorsqu'on lit dans les documents de la commission de l'éducation, dont le président est M. Grandbois et le rapporteur M. Dasté, que les concours

pour l'entrée en seconde sera supprimé en 1973 et celui pour l'entrée en première l'année suivante. N'est-ce pas la mise en cause du statut d'élève maître dès la classe de seconde ? Sans doute pourriez-vous nous donner, monsieur le ministre, des précisions sur ce point.

La stagnation des constructions scolaires nous incite à nous demander si la promesse de construire, lors des années à venir, des écoles normales dans chaque département de la région parisienne pourra être tenue ; nous voudrions des assurances dans ce domaine.

Enfin, toujours sur la formation des maîtres, les 4.400 postes nouveaux sont contrebalancés par la suppression de 3.800 postes d'I. P. E. S. ; le moins que l'on puisse dire, c'est que cette suppression lèse très gravement les étudiants aux ressources modestes, alors que rien n'est prévu avant 1972 à la place des I. P. E. S. pour la formation des enseignants du second degré.

Quant à la formation permanente, au recyclage, les enseignants sont à même de constater que pas grand-chose n'est fait, alors que l'on parle de tiers temps pédagogique, de rénovation pédagogique. Les enseignants se heurtent à de grandes difficultés parce que les équipements leur manquent, la technique aussi.

Vous avez dit textuellement, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale, parlant de la réforme du cycle élémentaire : « La transformation nécessaire est à la portée de tous les maîtres. Pour l'essentiel, elle ne dépend pas d'une science nouvelle, mais d'une meilleure conscience de leur mission. C'est une affaire d'état d'esprit, d'attitude et d'habitudes. »

Voilà, certes, qui ne coûtera pas cher à l'Etat ! Mais les milliers d'enseignants qui n'ont pas reçu la formation professionnelle, les milliers d'autres qui ont une formation maintenant dépassée savent bien qu'il ne suffit pas de bousculer des habitudes pour enseigner les mathématiques modernes, la linguistique, pour utiliser les techniques audio-visuelles. C'est faire trop bon marché de la formation permanente et c'est sans doute ce qui explique que l'on crée si peu d'instituts de recherche pour l'enseignement des mathématiques.

La pédagogie ne s'improvise pas, même avec beaucoup d'intuition et de bonne volonté. C'est une science qui s'apprend et, tant que l'on refusera aux enseignants une formation de haut niveau, tant que l'on favorisera le recrutement des remplaçants et des auxiliaires pour faire face aux besoins quantitatifs, on aura un enseignement dont le premier résultat est le chiffre aberrant de retards scolaires.

Education appauvrie, parce que vous vous refusez toujours, malgré vos déclarations, à démocratiser réellement l'école. Les orientations du budget dans ce domaine sont très caractéristiques. Elles résultent, je l'ai dit, de choix délibérés. Une fois de plus, vous sacrifiez l'école maternelle et le cycle élémentaire : 700 postes nouveaux seulement sont prévus pour les classes maternelles et élémentaires. On se demande à juste titre comment le Gouvernement pourra, dans ces conditions, envisager sérieusement le développement des écoles maternelles et la réduction de leurs effectifs, comment il généralisera le maximum de vingt-cinq élèves par classe au cours préparatoire et aux cours élémentaires 1 et 2.

Toujours dans les documents de la commission de l'éducation nationale dont j'ai parlé tout à l'heure, les prévisions jusqu'en 1975 indiquent pour l'enseignement préscolaire un taux d'enca-drement sur la base de quarante élèves par classe.

Comme il serait question de porter les effectifs des grandes sections à vingt-cinq élèves par classe, on se demande quel pourra être l'effectif dans les petites et les moyennes sections.

Pour l'enseignement élémentaire, aucun changement n'est prévu sur les normes actuelles. Le même document souligne aussi que le recrutement des enseignants passant dans les écoles normales pour faire face aux besoins nouveaux accusera un retard de 4.500 postes en 1971 et 1972.

C'est cette situation et l'impossibilité dans laquelle sont mis les maîtres d'appliquer réellement le tiers temps pédagogique, de rénover l'enseignement parce que les locaux ne s'y prêtent pas, parce que les équipements manquent et que les enseignements spécialisés sont négligés, qui aboutissent à l'échec de l'enseignement élémentaire.

Vous portez l'essentiel de vos efforts sur l'enseignement du second degré. Il le faut, bien sûr. Mais vous vous refusez à transformer fondamentalement l'école de base parce que votre mentalité s'y oppose. Vous savez très bien que le cycle élémentaire, loin d'assurer actuellement la promotion de tous, se caractérise par des inégalités flagrantes à la sortie du cours moyen 2.

Des menaces persistantes continuent à planer sur les écoles maternelles que vous voulez vider de leur contenu, mais les institutrices d'écoles maternelles savent à quelles inadaptations elles entraîneraient leurs enfants si elles contribuaient à aménager votre pénurie et à accepter la transformation de leurs écoles

en garderies. Elles ont raison d'établir des listes d'attente et il serait illusoire d'essayer de dresser les parents, les municipalités, les institutrices les uns contre les autres sous prétexte qu'existent ces listes d'attente.

En maintenant les orientations prématurées qui favorisent l'élimination, en maintenant la sélection par l'échec, la sélection fondée essentiellement sur l'acquisition du français, en négligeant les disciplines d'éveil et en maintenant des effectifs trop lourds, vous frappez essentiellement les enfants issus des couches les plus défavorisées et vous imposez, dès l'école élémentaire, une conception mutilante de la culture.

Parallèlement, sont sacrifiés les services annexes, qui permettraient de favoriser la démocratisation de l'enseignement et de donner à tous les enfants le maximum de chances de réussite ; je veux parler en particulier des services de médecine préventive.

Pour 1971, comme en 1970, il n'y a aucune création de poste d'assistante sociale ou d'infirmière. Il existe actuellement 900 postes budgétaires d'assistantes sociales et 900 postes d'infirmières pour 12 millions d'enfants scolarisés, ce qui couvre à peine le quart des besoins.

Voilà le beau résultat du transfert à la santé d'un service qui n'aurait jamais dû quitter l'éducation nationale ! (*Applaudissements sur les travées communistes.*) Y reviendra-t-il avant d'avoir totalement disparu ? Pourtant, un véritable service de médecine préventive, instauré dès l'école maternelle, éviterait un grand nombre de retards et d'inadaptations dramatiques.

Les enfants handicapés qui ont, eux aussi, droit à l'éducation à part entière, restent toujours relégués à l'arrière-plan. La plupart des établissements existants sont dus à l'initiative privée ; ce sont les parents qui, le plus souvent, se sont constitués eux-mêmes promoteurs et l'aide de l'Etat est insignifiante.

Nous pensons que tout doit être fait pour que tous les enfants handicapés, non seulement les aveugles et les sourds-muets, mais aussi les handicapés moteurs et les handicapés mentaux, soient placés dans des conditions de vie et d'apprentissage scolaire qui les rapprochent des autres enfants.

Il est donc indispensable de consentir un effort particulier en faveur de la formation des psychologues scolaires, des rééducateurs, des maîtres qualifiés. En même temps, la construction de nouvelles écoles nationales de perfectionnement est indispensable. La transformation du B. U. S. et la création de l'O. N. I. S. E. P. ne doivent pas masquer le manque d'orienteurs professionnels, ni la situation injuste faite à ce personnel.

Le plus gros effort, en matière d'investissement, concerne le second degré. Vous espérez accélérer la mise en place des C. E. S., bien que, là encore, ce soient les collectivités locales qui assument les charges les plus lourdes. La lenteur mise par le ministère à nationaliser ces établissements — au rythme actuel de cent nationalisations par an, il faut compter des années avant d'arriver à la nationalisation complète de tous ces établissements — oblige la plupart des maires, même au sein de la majorité, à jeter un véritable cri d'alarme.

Si la multiplication des C. E. S. ne peut être que bénéfique pour l'ensemble des enfants, leur conception actuelle suscite cependant quelques réflexions. La mise en place du tronc commun, que nous souhaitons tous, tient à l'écart un tiers des enfants, mis au rebut dès leur entrée dans l'enseignement du second degré à cause de leur retard scolaire, parqués dans les classes de transition et les classes pratiques où ils attendent sans espoir la fin d'une scolarité qui les jettera dans la production sans aucune formation professionnelle.

Le maintien des trois couloirs, concrétisé par la diversification des enseignants, cloisonne les enseignements. Les passerelles, les rattrapages n'existent pratiquement pas, sinon dans un sens unilatéral...

M. le président. Madame Goutmann, permettez-moi de vous interrompre un instant pour vous rappeler que le groupe communiste ne dispose que de trente-deux minutes et que vous êtes trois inscrits dans cette discussion : vous-même, Mme Lagatu et M. Gargar. Par conséquent, vos collègues ne disposeront plus du temps de parole que vous aurez vous-même utilisé. C'est une question de répartition entre vous, mais je voulais attirer votre attention à ce sujet.

Vous pouvez, madame, poursuivre votre exposé.

Mme Marie-Thérèse Goutmann. Là encore, toutes les disciplines d'éveil sont livrées aux aléas de la conjoncture économique. Le système même de la sélection scolaire est tel que trop d'enfants sont orientés vers des disciplines littéraires, alors qu'on assiste à une désaffection grave, préoccupante même, des sections scientifiques, qui se traduit par la diminution en chiffre absolu du nombre d'étudiants en sciences au niveau de l'enseignement supérieur.

Au xx^e siècle, à l'ère des découvertes spatiales, de l'informatique, la France manque d'ingénieurs et de techniciens haute-

ment qualifiés. C'est si vrai, monsieur le ministre, que vous êtes vous-même amené à vous inquiéter d'une telle situation. C'est une des raisons de la restructuration des universités.

Mais, encore une fois, tant qu'on refusera de transformer réellement l'école de base, de la démocratiser et de lui donner tous les moyens de cette transformation, tant que l'on n'aura pas institué véritablement le tronc commun de l'enseignement, tous les moyens quantitatifs pourront être effectivement surajoutés au niveau du secondaire et du supérieur : cela ne donnera pas grand-chose de plus.

Soyons réalistes : même au niveau du secondaire où l'effort est le plus grand, il est loin de correspondre aux besoins immédiats et l'enveloppe budgétaire prévue ne permettra pas de satisfaire les revendications, cependant très légitimes, des enseignants du second degré.

Si ce budget était aussi satisfaisant que vous le laissez entendre, on comprendrait difficilement pourquoi les enseignants, soutenus par les parents d'élèves qui, je pense, sont dotés du même bon sens que vous, éprouveraient le besoin de se mettre en grève. Pourtant, ils vont le faire et, s'ils le font, c'est qu'assurément, dans les lycées et les C. E. S., tout ne va pas pour le mieux.

Enfin, l'enseignement supérieur est la victime de marque de la sélectivité et des orientations de votre budget. Sous prétexte que de nombreuses places restent libres dans les instituts universitaires de technologie, au lieu de rechercher les raisons profondes de cette situation, la solution immédiatement apportée est celle d'un coup de frein brutal à leur expansion. Etant donné la récession qui frappe les créations de postes dans les C. E. T., cette mesure conduit à s'interroger sur la promotion de l'enseignement technique dont on parle tant au ministère. Toutefois, je n'insisterai pas sur cette question qui sera exposée par Mme Lagatu.

Treize universités nouvelles ont été créées à Paris et dans la région parisienne, sans qu'on ait prévu pour elles les infrastructures matérielle et administrative, et le personnel enseignant. On fait éclater entre plusieurs universités les disciplines enseignées jusqu'alors dans une seule faculté et l'on pense que cette opération ne nécessitera pas d'enseignants nouveaux, du moins pas avant la rentrée de 1971. C'est le cas sans doute de la faculté de Villetaneuse, qui n'a pas encore ouvert ses portes et qui attend ses enseignants et son personnel administratif. C'est sans doute aussi la même chose à Créteil ! Mais, à ce niveau encore, vos insuffisances ne sont pas seulement d'ordre quantitatif ; elles risquent de déboucher sur une dégradation de l'enseignement.

La seule réforme qui intéresse vraiment le Gouvernement, c'est celle qui doit aboutir à imprégner profondément tout le processus éducatif de ce qu'il appelle la vie économique, c'est-à-dire, en fait, à soumettre ce processus aux influences du grand capital, au besoin d'expansion et de domination des féodalités financières.

En même temps qu'on réduit les crédits, « l'esprit d'autonomie » — puisque le changement des mentalités est à la mode — doit inciter les universités à se faire subventionner par les intérêts économiques. Elles doivent comprendre qu'il leur appartient d'obtenir le financement du mécénat, si bien que la notion de service public s'estompe. Au nom de la concurrence et de l'autonomie, l'enseignement privé est développé, mais la « privatisation » gagne l'enseignement public, en commençant par la recherche et l'enseignement supérieur.

En ce qui concerne les crédits de fonctionnement destinés à la recherche universitaire, force est de constater leur carence persistante que ne saurait masquer l'augmentation du budget du C. N. R. S., dont une part importante sera absorbée par l'augmentation des prix des matériels.

Ainsi, bien que le Gouvernement prétende améliorer le rendement de l'institution universitaire, il refuse en fait les moyens d'un enseignement de qualité. Il place l'enseignement et la recherche dans une situation qui peut les obliger, sous couvert d'autonomie, à se soumettre aux grands intérêts privés et à renoncer à leur indépendance comme à l'esprit de laïcité. En vérité, cela n'a rien à voir avec une université démocratique ouverte sur l'économie et la production. Il s'agit plutôt de permettre aux grands monopoles de gonfler encore leurs profits.

Pour terminer, monsieur le ministre, je voudrais souligner que pour la première fois cette année, le budget de l'éducation nationale dépasse celui de la défense. Mais l'apparence est trompeuse et si l'on déduisait les sommes considérables données en cadeaux à l'enseignement privé et qui devraient rester à l'éducation nationale, c'est-à-dire exclusivement à l'enseignement public, le budget de l'éducation nationale ne conserverait plus la première place. Cela signifie en clair que l'enseignement public ne constitue pas encore la priorité des priorités aux yeux de l'Etat et que, par contre, les crédits accordés à l'enseignement privé croissent considérablement. Ce sont plus de deux milliards de francs qui sont ainsi octroyés.

Le chapitre 43-34 « enseignement privé, ajustement de crédits » afin de faire face à l'évolution des effectifs, à l'incidence des réformes et au relèvement des rémunérations des personnels, enregistre un accroissement de crédits de 249 millions de francs. Cet accroissement correspond à la création de plus de 16.500 postes d'enseignants pour le second degré, c'est-à-dire plus de la totalité des postes ajoutés en 1970 et de ceux créés pour 1971 dans l'enseignement public.

La diminution des autorisations de programme aura pour conséquence, à long terme, une privatisation accentuée et l'implantation d'un plus grand nombre d'établissements privés. On remarquera que les subventions pour les bourses et les transports scolaires accordées à l'enseignement privé sont confondues avec celles accordées à l'enseignement public, ce qui ne permet pas de déceler la part faite à l'une et à l'autre.

Puisque nous parlons de bourses, je voudrais indiquer là aussi que les mesures prises et l'apparente augmentation de leur taux masquent en définitive une diminution générale. En portant de 117 à 120 francs le montant de la part de bourse à partir du 1^{er} octobre 1971, le Gouvernement est loin de suivre le taux d'augmentation du coût de la vie. Le décalage va donc encore s'accroître entre le montant des bourses et les charges réelles supportées par les familles. Il en est de même pour l'enseignement supérieur où elle passe de 3.100 à 3.222 francs.

Il est créé 6.811 bourses d'enseignement supérieur au lieu de 15.000 en 1970, c'est-à-dire moins de la moitié. Pour le second degré, il en est créé 111.492 au lieu de 136.718 en 1970. C'est dire qu'on est loin de s'orienter vers un développement du système des bourses et d'aide aux familles les plus modestes.

Voici encore un des aspects majeurs de ce budget, qui est loin de traduire une progression : les collectivités locales d'une part, les familles d'autre part, sont accablées de charges qui ne leur incombent pas.

J'ai signalé à propos des constructions scolaires le coût élevé des matériaux ; pourtant depuis 1963, la subvention forfaitaire accordée par l'Etat n'a pas changé. Les communes assurent maintenant 60 à 80 p. 100 des frais de construction et, encore, bien souvent, la T. V. A. engloutit-elle la totalité de la subvention de l'Etat.

Les fournitures scolaires, dans l'enseignement primaire, sont à la charge des communes et il faut bien voir que tant que le Gouvernement se contentera de subventionner l'achat de livres — et encore, pas pour toute la scolarité obligatoire — il n'y aura pas de gratuité réelle de l'enseignement. Les objectifs du VI^e Plan ne cachent pas d'ailleurs que la part des familles dans les dépenses d'éducation doit plus que tripler. Ce n'est assurément pas là non plus un pas en avant vers la démocratisation de l'enseignement.

En définitive, monsieur le ministre, nous sommes loin de la démocratisation, nous sommes loin de la sélection des meilleurs par la promotion de tous. Le système que vous instituez, les enseignants, les étudiants et les parents d'élèves n'en veulent pas ; ils l'ont manifesté clairement ces derniers mois, ils le manifesteront encore dans les semaines à venir.

Les événements des années écoulées ont permis, par la conjonction des besoins objectifs et des aspirations des Français, par l'action commune des forces démocratiques, d'arracher des améliorations sérieuses, en particulier dans le second degré et dans l'enseignement supérieur. Mais il faut faire plus, il faut aller plus loin. Les problèmes de l'éducation nationale sont prioritaires parce qu'ils sont porteurs de l'avenir de notre pays. C'est pourquoi toutes les forces ouvrières et démocratiques s'associeront pour que se fasse réellement la réforme démocratique de l'enseignement à laquelle nous aspirons tous et qui exige que soit portée à 25 p. 100 la part du budget consacrée à l'éducation nationale.

Ce n'est pas dans ce sens que vous allez, monsieur le ministre. Le groupe communiste ne votera pas votre budget parce qu'il est contraire aux intérêts de la nation et à l'avenir de nos enfants. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Jacques Henriot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'excellence des rapports et des interventions que nous avons entendus me permet de ne pas revenir sur l'aspect général du budget de l'éducation nationale que j'approuverai, bien sûr, tout à l'heure.

Je n'évoquerai que des problèmes restreints. Ressortissant depuis près de quarante années de votre ministère, j'aurais aimé disséquer votre budget, monsieur le ministre, et en parler avec autant d'éloquence que Mme Goutmann et les orateurs précédents.

Je voudrais soulever un problème d'ordre régional et évoquer devant vous la situation de la faculté des lettres de Besançon.

Depuis longtemps, les étudiants naturellement et aussi de M. le doyen Lévêque expriment des revendications. Il y a trois ans, lorsque M. le ministre Jeanneney, est venu à Besançon pour une inauguration, il a visité la faculté des lettres et il a été l'objet d'une manifestation hostile. De plus, il y a dix-huit mois, les professeurs ont suspendu leurs cours pour protester contre la situation de la faculté des lettres.

A plusieurs reprises M. le doyen de la faculté a donné des conférences de presse. Ce soir même, il donne une conférence de presse, à laquelle il m'a convié. Je lui ai téléphoné pour savoir quelles seraient les préoccupations qu'il exprimerait au cours de cette conférence de presse.

De quoi s'agit-il ? En réalité, M. le doyen de la faculté des lettres constate qu'en dix ans, l'effectif des étudiants a quintuplé ; il y avait 800 étudiants en lettres il y a dix ans, il y en a aujourd'hui 3.800. Dans le même temps, les maîtres exerçant actuellement à la faculté des lettres, ont fait un effort important de rénovation pédagogique. Ils y dispensent un enseignement pluridisciplinaire et ont institué un tronc commun pour certains enseignements, ce qui permet d'établir des passerelles entre différents enseignements ; ils dispensent aussi des enseignements nouveaux et originaux.

Par conséquent, cette faculté des lettres est en pleine expansion ; mais elle rencontre des difficultés variées et nombreuses, notamment dans le domaine des locaux, dans le domaine des crédits et dans le domaine des postes d'enseignement.

Les locaux sont si exigus que chaque étudiant ne dispose que d'une surface d'un mètre carré, alors que vos décisions exigent, paraît-il, quatre mètres carrés. Une extension des locaux est prévue grâce à la mise à disposition de la faculté des lettres des anciens bâtiments de l'institut de chimie, proches de ladite faculté. Mais des difficultés naissent du fait que le transfert de l'institut de chimie à la faculté des sciences, située à trois ou quatre kilomètres de là, se fait trop lentement au gré de certains. D'autre part, des immeubles ont été achetés à l'E. D. F. mais ils ne l'ont été que tardivement, car les tractations ont été difficiles. De plus, les crédits accordés pour cet achat ont été amputés de 10 p. 100, ce qui a placé l'organisme acheteur dans une situation difficile d'autant que les frais d'aménagement ne sont pas, paraît-il, assurés d'une façon satisfaisante.

L'ancienne faculté de droit toute proche pourrait servir également à la faculté des lettres ; mais les locaux de cette faculté de droit ont été pris en charge, je crois, par la municipalité, qui les met à la disposition de la faculté des lettres, mais à titre provisoire, alors que la faculté des lettres demande que ce soit à titre définitif. Pour compléter cet ensemble M. le doyen souhaiterait disposer de ce qu'on appelle l'immeuble Raymond, qui jouxte la faculté, pour pouvoir donner à chacun de ses étudiants les quatre mètres carrés exigés.

Enfin se pose la question des crédits. Les crédits d'équipement pour l'audio-visuel — je me permets à ce sujet de vous rappeler ce c'est dans cette faculté des lettres de Besançon que M. Quemada a mis au point et inventé toutes les techniques audio-visuelles — ces crédits d'équipement, dis-je, sont trop faibles pour permettre de créer, d'organiser et de compléter cet enseignement.

Les crédits de fonctionnement eux aussi sont notoirement insuffisants. Par exemple, un crédit de 2.500 francs est alloué pour la psychologie, alors que c'est une somme de 30.000 francs qui serait nécessaire, selon l'avis de M. le doyen. D'autre part, on me signale que les professeurs font 430 heures supplémentaires, ce qui signifie qu'il manque environ quatre-vingts postes d'enseignants, ainsi que des collaborateurs techniques et du personnel administratif.

Parmi les autres doléances, la faculté des lettres de Besançon, souhaiterait créer un institut d'interprétariat et de traduction, précisément parce que c'est M. Quemada qui a mis au point cette méthode d'enseignement des langues vivantes. Enfin, il faut noter qu'au titre de la recherche, aucune réalisation n'a été faite pendant la période du V^e Plan.

Je me suis fait ici, monsieur le ministre, l'interprète de M. le doyen de la faculté des lettres de Besançon, sans prendre personnellement position en cette affaire. Mais peut-être pourrez-vous répondre dès ce soir à la conférence de presse que tient en ce moment M. le doyen.

Pour ma part, je veux simplement vous demander, pour mettre un terme à des doléances qui me paraissent d'ailleurs pleinement justifiées, d'envoyer sur place un inspecteur général qui pourra faire le point et éventuellement établir un planning portant sur un an, deux ans ou éventuellement trois ans, pour permettre à la faculté des lettres de Besançon de bénéficier de cette expansion à laquelle elle croit avoir droit, et à laquelle, effectivement, elle a droit. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'excellente intervention de mon collègue et ami M. Tailhades sur les problèmes de doctrine et sur le problème du budget relatifs à l'éducation nationale, je voudrais, à un niveau inférieur, me faire l'écho d'un certain nombre de revendications ou signaler un certain nombre d'états de fait qui découlent exactement des critiques qu'il a pu faire sur l'ensemble de ce budget.

Je voudrais dire d'abord que vous avez fait preuve, monsieur le ministre, d'une certaine richesse d'imagination dans la mise sur pied des réformes; mais l'impression que nous retirons de l'étude de ce budget prouve que vous aurez de grandes difficultés à les appliquer, faute d'abord d'un plan pluriannuel que la défense nationale, plus heureuse que vous, a déjà depuis longtemps; en raison de l'insuffisance des crédits d'investissement, qui est peut-être l'élément le plus surprenant de ce budget; en raison des difficultés que vous connaissez pour la formation professionnelle, difficultés qui ont été déjà signalées à plusieurs reprises et qui visent les enseignants de tous les niveaux; en raison des retards que l'on met à opérer les créations de postes indispensables, ce qui oblige à des nominations tardives en cours d'année de personnel sans qualification ou peu qualifié qui vient grossir le nombre des auxiliaires, et qui présente le grand avantage d'être beaucoup moins payé que le personnel titulaire.

D'autre part, à côté de ces difficultés qui frappent tous les personnels enseignants de tous les niveaux, il y a une série de difficultés supplémentaires qui viennent de ce que l'on pourrait appeler l'« accompagnement de l'enseignement » et qui créent dans les établissements, à quelque niveau que ce soit, de très graves difficultés. Je signalerai en particulier, monsieur le ministre, celles que connaît en ce moment l'administration universitaire, les cadres de l'intendance, les services de santé scolaire et universitaire que l'on avait retirés à l'éducation nationale, sous prétexte de les améliorer, et qui n'ont cessé de se dégrader depuis, les insuffisances très graves de la surveillance dans les établissements du second degré, qui commencent à poser, dans certains établissements, de véritables problèmes de sécurité. (*Très bien ! très bien ! sur les travées socialistes.*)

Enfin, découlent de tout cela des charges croissantes pour les familles au niveau de l'internat, des fournitures, des manuels. Vous nous avez dit tout à l'heure votre intention de conserver ces derniers pendant cinq ans alors qu'il est bien connu que les programmes changent tous les ans, et même deux fois par an, comme cela s'est produit l'an dernier. Il est donc impossible de conserver les mêmes manuels pendant cinq ans.

Il convient de noter aussi l'insuffisance du taux des bourses, qui n'ont pas augmenté aussi rapidement que le coût de la vie, et les charges croissantes auxquelles les collectivités locales ont à faire face, aussi bien sur le plan de la construction que sur celui de l'entretien. Je ne citerai qu'un seul chiffre, qui concerne Paris : au titre du V^e Plan, la ville de Paris a versé 177 millions de francs pour les constructions alors que l'Etat n'en versait que 34 millions. Je vous laisse la tâche d'établir le pourcentage.

Pour l'entretien, je ne prendrai là aussi qu'un seul exemple, celui d'un lycée parisien. Les travaux en cours au lycée Condorcet ont été interrompus. Or ce lycée est relativement vétuste : les installations électriques datent de 1880 et lorsque mon père y était professeur, en 1924, des morceaux de corniche tombaient déjà dans la cour de récréation. Il y aurait peut-être quelque urgence à poursuivre dans cet établissement les travaux d'entretien ! (*Rires sur les travées socialistes.*)

Après ces critiques d'ensemble je voudrais très rapidement, parce que je ne veux pas lasser votre attention, aborder un par un les différents niveaux d'enseignement, en commençant par l'enseignement supérieur.

A Paris, monsieur le ministre, vous avez connu bien des difficultés pour la constitution des nouvelles universités. Je sais bien que la loi d'orientation vous y conduisait, mais — et j'ose à peine utiliser ce terme un peu vulgaire — cela a été un peu de la « charcuterie ». On a vu, dans certains établissements, des couloirs ou des escaliers partagés entre deux ou trois unités d'enseignement. Cela ne crée pas des conditions très favorables, du fait de rivalités entre les différentes unités d'enseignement et de recherche. Si vous ajoutez à cela l'insuffisance du personnel de secrétariat et du personnel administratif, il est bien évident que cette division de l'université de Paris a provoqué de sérieuses difficultés.

Sous prétexte de pluridisciplinarité, on a obligé les étudiants à s'inscrire dans plusieurs unités d'enseignement et de recherche. Ils sont ainsi amenés à faire trois ou quatre tournées d'inscriptions ce qui ne facilite pas leur tâche d'autant plus que,

lorsqu'ils arrivent ensuite au cours, on leur apprend que ce n'est pas dans l'établissement prévu que ce cours se déroule. Vous me direz que ce sont là les aléas de la rentrée...

Je voudrais maintenant attirer votre attention, monsieur le ministre, sur l'intérêt qu'il y aurait à développer les bibliothèques universitaires à la fois dans les universités anciennes et dans les universités récemment créées, plus spécialement dans les facultés de lettres ou de droit où les bibliothèques tiennent la place des laboratoires. Il s'agirait de construire non seulement de grandes salles, mais aussi de petites salles de travail où les étudiants pourraient occuper leur temps lorsqu'ils ont ce que l'on appelle des « trous » dans leurs horaires de cours.

Enfin, me faisant l'écho de graves inquiétudes, je voudrais vous signaler les difficultés de fonctionnement des centres hospitaliers et universitaires de la région parisienne. C'est une question qui ne dépend pas exclusivement de vous, je le sais bien, mais il faudrait y veiller d'une façon toute particulière.

Pour ce qui est de l'enseignement du second degré, je me bornerai à répéter, après de nombreux autres collègues et après bien des années, combien cet enseignement souffre de l'insuffisance de personnel et du trop grand nombre d'auxiliaires. Il semble que l'on n'ait pas abandonné la méthode bien connue des heures supplémentaires qui imposent aux enseignants un travail souvent pénible et qui évite la création de postes de titulaires qui travailleraient dans des conditions meilleures. J'aimerais obtenir, monsieur le ministre, quelques précisions sur les perspectives de la substitution de nouveaux établissements de formation après la disparition amorcée des instituts de préparation pour l'enseignement secondaire.

Je voudrais également me faire l'écho des inquiétudes qui règnent dans le milieu enseignant à propos de la réduction de l'enseignement du latin et du grec. J'ai lu récemment dans un journal qu'en Dordogne le dernier cours de grec venait d'être fermé. Je ne sais pas si cela fera particulièrement plaisir à M. Capelle, rapporteur du budget de l'éducation nationale à l'Assemblée nationale et défenseur de la culture classique. Cet affaiblissement du contenu de l'enseignement dans les sections littéraires a pour conséquence d'attirer vers ces sections les jeunes gens qui sont rebutés par les mathématiques. Il en résulte que seulement 20 p. 100 des jeunes se dirigent vers les sections scientifiques, ce qui va à l'encontre de vos prévisions et de vos désirs, d'ailleurs fort légitimes.

De nombreux enseignants et parents d'élèves expriment le souhait de voir profondément remaniée la section 3, dite « de transition », des collèges d'enseignement secondaire. L'impression générale, que nous avons d'ailleurs prévue lors de la création de cette filière, est que cette section se termine en cul-de-sac. Elle ne procure aux enfants qui s'y sont engagés, dès l'âge de la sixième, que des débouchés tout à fait insuffisants et ne leur assure aucune formation pour l'entrée dans la vie.

Pour ce qui est de l'enseignement technique, même si M. le Président de la République veut l'appeler maintenant « enseignement technologique », je crains qu'il ne gagne pas, par ce changement de dénomination, la faveur des enfants et des parents. Il est grave, à la lecture de votre budget, de remarquer que les instituts universitaires de technologie, qui sont certainement une des réalisations les plus originales et les plus positives de ces dernières années, n'aient pas pu faire leur plein. Il suffit, me direz-vous, de faire de la propagande, de rendre attrayant cet enseignement technique. J'ai dit une fois à un recteur de l'Université de Paris que jamais une personne issue de l'enseignement technique n'occuperait une place à la tête de l'université parisienne. Que vous le vouliez ou non il y a, à l'heure actuelle, une sorte de malédiction sur le travail manuel, sur tout ce qui touche au technique. L'une de nos tâches — ce n'est pas exclusivement la vôtre, monsieur le ministre — serait donc de réhabiliter les métiers manuels en leur assurant des salaires attrayants et une considération qu'ils n'ont pas.

Un sénateur socialiste. Très bien !

M. Pierre Giraud. Que ce soit à Paris ou en province, vous ne trouverez pas de parents qui ne désirent obtenir pour leur enfant l'accès à l'enseignement classique pour des fonctions de bureau ou des fonctions du secteur tertiaire. Ce n'est pas le changement de titre qui modifiera quoi que ce soit.

Il faut rendre aux travailleurs manuels et à tous les métiers issus de l'enseignement technique une dignité et un niveau de vie qu'ils ont perdus, semble-t-il, depuis longtemps. Toute autre mesure qui viserait, par exemple, à permettre à certains brevetés du technique de poursuivre leurs études dans de meilleures conditions financières me semble insuffisante pour renverser ce courant d'hostilité ou de négligence vis-à-vis de l'enseignement technique.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Pierre Giraud. Je vous en prie.

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

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Vous avez dit très justement que les I. U. T. ne font pas le plein. Mais on peut se poser la question de savoir si l'implantation de ces I. U. T. a toujours été judicieuse, s'il n'en a pas été créé dans des régions où la « clientèle » était peu élevée. Les I. U. T. de la région parisienne, eux, font le plein et, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, leur nombre est même insuffisant.

Je me tourne vers M. le ministre pour lui dire que la disposition qu'il a prise cette année et qui tend à freiner la construction d'I. U. T. est dangereuse...

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. ... car j'ai vraiment l'impression que, dans certaines régions, les I. U. T. sont nécessaires et sont assurés de faire le plein.

M. Antoine Courrière. C'est vrai dans le Midi.

M. Pierre Giraud. J'en viens maintenant, pour terminer, à la base de l'enseignement, c'est-à-dire les écoles maternelles et l'enseignement primaire. Je ne voudrais pas répéter ce qui a déjà été dit à plusieurs reprises aujourd'hui à propos de l'importance que les Français attachent de plus en plus aux écoles maternelles. Vous l'avez d'ailleurs vous-même, monsieur le ministre, parfaitement compris lorsque, à la suite d'une phrase un peu imprudente qu'on vous avait prêtée, vous avez été amené à rassurer les parents et les enseignants sur le maintien des institutrices dans les classes maternelles.

Dans de nombreuses villes et même à Paris, qui semble pourtant privilégiée dans ce domaine, les installations des écoles maternelles en salles de repos, salles de propreté et réfectoires, sont encore très insuffisantes. D'autre part, les effectifs sont si nombreux que les conditions de travail des institutrices, dont personne ne nie le dévouement, restent toujours pénibles.

On nous objecte l'absentéisme important dans les écoles maternelles. C'était vrai à l'époque des grandes épidémies infantiles. Aujourd'hui, les effectifs qui se trouvent réellement dans les écoles maternelles correspondent à peu près aux effectifs annoncés.

On nous dit aussi que la loi, et c'est vrai, ne prévoit pas l'obligation scolaire avant six ans. Je me demande, d'ailleurs, si, avant de prolonger la scolarité jusqu'à seize ans, on n'aurait pas dû la descendre jusqu'à cinq ou quatre ans. Mais même s'il n'y a pas d'obligation scolaire au-dessous de six ans, il y a une sorte d'obligation morale.

Je ne parle pas trop de Paris, où depuis longtemps c'est réalisé, mais je me fais l'écho de nombreux collègues de province qui déplorent l'insuffisance des écoles maternelles, ce qui pose un problème de ramassage relativement difficile à résoudre.

Pour terminer avec ces problèmes relatifs aux différentes branches d'enseignement, je voudrais, après M. Nayrou, attirer votre attention sur les inquiétudes que fait naître votre décision d'externement des élèves de seconde des écoles normales primaires. Je crois même qu'à l'école normale d'Auteuil l'externement s'étend aux classes de première.

Vous me répondez peut-être qu'il s'agit de faire place à la formation professionnelle plus ou moins accélérée. Mais, comme l'a indiqué M. Nayrou, je crains que cet externement ne soit la première étape d'une suppression pure et simple. Le souvenir que j'ai de ce qui s'est passé à l'époque de Vichy n'est pas une référence pour apprécier la valeur d'une réforme de cet ordre. J'aimerais que vous nous indiquiez, monsieur le ministre, que la formation actuelle des instituteurs sera assurée, comme par le passé, par les écoles normales.

C'est pour moi l'occasion de regretter, une fois de plus, qu'un plus grand effort n'ait pas été accompli pour les écoles normales de la région parisienne, car il est un certain nombre de nouveaux départements dits de droit commun qui, à l'heure actuelle, n'ont pas encore d'école normale d'institutrices ou d'instituteurs.

Parmi cette masse de questions, je voudrais attirer votre attention sur les problèmes des indemnités de logements aux instituteurs et directeurs d'école de Paris qui sont, vous le savez, monsieur le ministre, la cause d'un conflit non résolu qui porte préjudice à la sécurité des enfants, les instituteurs étant en effet, amenés à retarder les heures d'entrée dans les établissements.

D'autre part, je voudrais vous demander si vous pensez qu'est imminente la décision d'intégration des professeurs et enseignants spéciaux. Des difficultés se sont déjà élevées pour les enseignements spéciaux à Paris et surtout dans les départements de la Couronne.

L'accumulation de ces critiques de détail peut paraître lassante et cependant la liste que j'en dresse est loin d'être exhaustive. Les inconvénients que je signale sont d'autant plus durement ressentis par mes collègues de l'enseignement et par les parents d'élèves qu'à l'occasion de ce budget vous avez fait un effort tout particulier en faveur de l'enseignement privé, dont les crédits ont été augmentés de 883 millions par rapport à l'année dernière, ce qui représente une augmentation exceptionnelle de 62,5 p. 100.

Il est bien évident que ces décisions, prises à la veille d'élections importantes, ont pour objectif essentiel de satisfaire une certaine fraction de l'opinion publique et je comprends qu'elle trouve cette mesure favorable. Mais comprenez aussi que ceux qui ne partagent pas ce type de philosophie considèrent que les décisions que vous avez prises et celles qui sont annoncées, étendant les facilités de contrats d'association et de contrats simples, accroissent la charge de l'Etat en matière de salaire et d'heures supplémentaires pour les maîtres d'enseignement privé, accroissant les charges en matière de dépenses de fonctionnement, facilitant les titularisations, réduisant d'autre part le contrôle de l'Etat sur ce type d'enseignement — le couronnement de tout cela devant être un jour ou l'autre, bien sûr, la suppression du monopole de collation des grades qui vous est déjà demandée avec quelque vivacité, en particulier dans les départements de l'Ouest — tous ceux-là, dis-je, considèrent que ces mesures ne sont pas pour améliorer le climat qui règne dans l'enseignement public.

C'est par là que je voudrais terminer en m'étonnant du contraste qui existe à l'heure actuelle entre un certain effort, qui a été réalisé en faveur de l'éducation nationale — il serait malhonnête de le nier, puisque tous les rapporteurs en ont fait état, même si sur le plan de l'investissement nous ne sommes pas satisfaits — et ce que vous avez appelé vous-même, monsieur le ministre, une voix d'amertume, c'est-à-dire une sorte de mécontentement latent, qui existe dans tous les ordres d'enseignement, à tous les niveaux, une tension croissante qui va de la maternelle à l'enseignement supérieur et qui s'exprime, hélas ! par des manifestations de violence que tout le monde réprouve et que nous voyons, à l'heure actuelle, sévir particulièrement à Nanterre ou à Vincennes, mais qui existent aussi localement dans certains établissements du second degré.

J'aimerais savoir combien de surveillants généraux d'un lycée de l'Est de Paris ont été à l'hôpital et combien de proviseurs d'un lycée situé près de la Porte de Versailles ont eu d'infarctus du myocarde depuis trois ans.

Cette tension, monsieur le ministre, je ne pense pas que vous en soyez responsable. Je suis persuadé que vous voulez faire de votre mieux à une place extrêmement difficile pour réaliser la tâche qui vous a été confiée, mais je crains que l'échec, au moins relatif, que vous connaissez ne laisse à beaucoup d'enseignants ou d'amis de l'école une impression peut-être fautive que l'école publique et l'université française n'ont pas conservé la confiance des responsables de l'Etat alors qu'ils n'ont pas cessé de la mériter.

C'est cette impression d'être mal aimé, peut-être malgré vos efforts, qui fait que l'université française n'est pas satisfaite et que j'ai cru devoir pouvoir, maladroitement, tenter de m'en faire le porte-parole. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je signale qu'il reste quatre minutes de temps de parole aux orateurs du groupe communiste, en l'occurrence pour M. Gargar et pour vous-même, madame. Je vais user de mon pouvoir discrétionnaire en vous laissant parler un peu plus longtemps, tenant compte des économies de temps réalisées par les autres groupes. Je vous demanderai cependant de rester dans des limites raisonnables.

Mme Catherine Lagatu. Je vous remercie, monsieur le président.

Vous avez, monsieur le ministre, évoqué voilà quelques instants des mesures concernant l'enseignement technique qui auraient eu, hier, l'approbation de M. le Président de la République. Nous les approuverons dans ce qu'elles ont de positif, estimant qu'elles résultent des luttes menées, mais nous continuerons à œuvrer pour les améliorer.

Nous sommes conscients, en effet, de la nécessité pour notre pays de posséder un enseignement technique de valeur. Des mesures nouvelles ne sont pas un luxe dans un pays où tous les jeunes n'ont pas droit à l'apprentissage : 25 p. 100 de chaque classe d'âge entrent, en effet, dans la vie active sans formation professionnelle.

Au hasard des articles de presse, on peut relever des informations semblables à celles-ci : « Quand un magasin s'ouvre, c'est le rush, pour occuper de 100 à 200 emplois ; 1.000 candidats à Lille, 600 à Saint-Nazaire, 800 à Tours ».

En 1968, 700.000 jeunes filles avaient quitté l'école sans formation professionnelle, et ce qui est vrai pour les jeunes filles l'est également pour les jeunes gens.

Apparemment, les choses vont changer. La campagne pro-technique est lancée, mais jusqu'à présent, hélas ! elle n'a pas donné une place de plus dans les collèges d'enseignement technique, lycées, I. U. T., elle n'a pas permis la création de sections nouvelles ouvertes vers l'avenir, elle n'a pas ouvert aux jeunes filles tous les établissements techniques ni amélioré les conditions faites aux enseignants.

Dans l'ensemble, l'enseignement technique souffre d'une crise qui, loin de s'atténuer, s'accroît. Les statistiques indiquent qu'à la fin de l'école primaire 51 p. 100 des enfants ont des retards scolaires, 34 p. 100 ont un an de retard, 12 p. 100 deux ans, 5,5 p. 100 trois ans. Que deviennent les retardés scolaires qui ne peuvent entrer dans une sixième classique ou moderne ? Ils cumulent parfois leurs retards en redoublant ou en triplant une classe de fin d'année d'études primaires et ils entrent dans la vie active sans formation professionnelle.

Ces retardés peuvent aussi aller dans les S. E. P. ; ils en sortiront manœuvres ou chômeurs. Ils peuvent encore bénéficier d'une dérogation à l'obligation scolaire ; ils auront également la certitude de ne recevoir aucune formation professionnelle.

Tous ces enfants, auxquels s'ajoutent ceux qui échouent au cours de leurs études secondaires, représentent des dizaines de milliers de jeunes, issus généralement des familles les plus modestes de notre pays.

Monsieur le ministre, un véritable développement de l'enseignement technique au même titre que les autres formes d'enseignement, repose sur la démocratisation de l'enseignement, c'est-à-dire sur l'amélioration des écoles maternelles, la rénovation de l'école fondamentale, la transformation des C. E. S. par la suppression, notamment, des classes de transition et des classes pratiques, par la création de classes de rattrapage à tous les niveaux, par la mise en place de mesures sociales comportant une aide matérielle importante et une aide éducative non moins importante, par la formation du nombre voulu de maîtres de qualité, la création d'établissements en nombre suffisant.

Tant que votre système scolaire aura pour résultat de frustrer de toute formation professionnelle 25 p. 100 de la jeunesse, il n'aura pas le droit de s'appeler un système démocratique. Tant que votre système aura pour vocation d'orienter les élèves les plus faibles, ou paraissant l'être, vers l'enseignement technique, aucune campagne pro-technique n'atteindra son but.

Certes, les élèves entrant en sixième ou en cinquième moderne ou classique peuvent, s'ils ne sont pas particulièrement brillants ou fortunés, envisager, à l'issue de la troisième, une formation en deux ans qui les mène au B. E. P., lequel ne donne pas pour l'instant satisfaction. Deux raisons : les difficultés de promotion et le manque de spécialisation au cours d'une troisième année d'études expliquent l'accroissement très lent du nombre des élèves préparant cet examen.

D'autres élèves peuvent préparer le baccalauréat ou le brevet de technicien. Ces examens, vous le savez, sont difficiles ; le baccalauréat technique est même réputé être le plus difficile de tous. Mais, le diplôme obtenu, les élèves sont sévèrement exploités. On argue de leur jeunesse, de leur manque de pratique et d'expérience pour les utiliser très au-dessous de leur qualification.

Nous avons, direz-vous, les I. U. T. sur lesquels on avait fondé beaucoup d'espoirs ; mais des milliers de places y sont libres ; leur développement connaît un temps d'arrêt. Pourquoi ?

Ces établissements ne donnent pas satisfaction aux étudiants. Les patrons — encore eux — ne reconnaissent pas le D. U. T. — diplôme universitaire de technologie — pas plus d'ailleurs que le B. T. S.

L'organisation actuelle ne donne pas à tous les élèves la possibilité de poursuivre leurs études en faculté au niveau du D. U. E. S. ou du D. U. E. L., ce qui est particulièrement regrettable. Est-ce la mentalité des jeunes qui est en cause ou les dispositions dont le Gouvernement porte la responsabilité ?

L'enseignement technique est conçu, jusqu'à présent, pour satisfaire les besoins à court terme du patronat et non pour servir à l'épanouissement des individus ou à l'intérêt bien compris de la nation. C'est pour cela que les études techniques sont trop étroitement spécialisées. On donne rarement aux futurs ouvriers, aux futurs techniciens les bases solides et polyvalentes permettant une formation continue. C'est pour cela qu'il est impossible à un élève de l'enseignement technique de reprendre l'enseignement général qui a été sacrifié durant ses études. Des passerelles existent, certes, mais elles servent presque toujours à descendre, jamais à monter.

Les possibilités de promotion sociale sont insuffisantes, elles risqueraient — n'est-ce pas ? — de bousculer les pourcentages prévus de formation aux différents niveaux de la hiérarchie ?

Telles sont quelques-unes des réponses qui motivent les réserves vis-à-vis de l'enseignement technique.

Et pourtant, les accords récents passés entre les syndicats et le patronat, reflet des luttes ouvrières, d'une part, et des besoins de l'économie, d'autre part, montrent d'une manière évidente la nécessité d'améliorer considérablement la formation professionnelle et technique, de l'adapter à l'évolution des techniques et des sciences, afin qu'elle réponde aux besoins de la nation en matière de développement économique.

Maintenir l'enseignement technique en état, c'est, dès maintenant, mettre en cause la capacité de production de notre pays. Il ne suffit pas de dire que « l'enseignement technique est exemplaire » et qu'il assure « cette promotion de l'homme et de la société » pour qu'il le soit ! On ne peut parler sérieusement de promotion de l'enseignement technique si l'on n'envisage pas la promotion des maîtres qui y travaillent.

J'abrègerai, pour dire que les revendications des maîtres auxiliaires, des P. T. A., des P. E. T. T. et des P. E. G., des chefs de travaux, des directeurs de C. E. T. ne sont pas réglées, le contentieux existe toujours !

Monsieur le ministre, je voudrais terminer en attirant une fois de plus votre attention sur la nécessité de la formation professionnelle féminine.

N'est-il pas vrai, cependant, que le développement économique de notre pays serait remis en cause si l'on négligeait toutes les intelligences, toutes les compétences que représente la main-d'œuvre féminine ? Il faut, dès maintenant, se rendre compte que la science et la technique alignent progressivement les capacités des femmes et des hommes dans la production, à la condition que les uns et les autres aient reçu la même formation générale et professionnelle.

C'est pourquoi les pays soucieux de leur développement économique et social préparent, dès maintenant, les femmes aux tâches les plus qualifiées, par l'égalité dans l'instruction et dans la formation professionnelle, d'une part, par la création d'œuvres sociales et l'application des mesures permettant de concilier les tâches de mère de famille et de travailleuse, d'autre part.

Ces problèmes se posent à notre pays. Le recensement de 1968 indiquait qu'il y avait 3,5 p. 100 de femmes parmi les ingénieurs ; 6,8 p. 100 parmi les contremaîtres ; 11,2 p. 100 parmi les techniciens ; moins de 17 p. 100 parmi les ouvriers qualifiés. Par contre, on dénombre 60 p. 100 de femmes chez les employés, 29 p. 100 parmi les manœuvres, près de 80 p. 100 dans les catégories de gens de maison. Est-ce vraiment, monsieur le ministre, une question de mentalité féminine ou bien un manque de formation professionnelle des jeunes filles ?

Dans notre pays, le patronat, obligé pour les besoins de la production, d'intégrer les femmes au travail salarié, s'est efforcé de tirer de cette nécessité tous les avantages et profits possibles en réalisant, au détriment des travailleurs, une politique de discrimination systématique qui impose encore le maintien de formation sans réel débouché afin de constituer un réservoir de main-d'œuvre adaptable.

Faut-il s'étonner, après cela, que pour 44.340 candidats garçons au C. A. P. de mécanique, il y avait 10 candidates filles, soit 0,025 p. 100 ? Dans la région parisienne, 20 p. 100 de la main-d'œuvre en métallurgie est pourtant constituée par des femmes. On compte 110 jeunes filles dans les sections de préparateurs en pharmacie pour toute la France, ou encore 400 jeunes filles dans les métiers de la restauration, alors que 100.000 femmes travaillent dans ce secteur d'activité.

Il faut d'ailleurs souligner que la discrimination se perpétue dans des établissements scolaires de type nouveau tel que les I. U. T.

Dans le secteur industriel, il y a 9.700 étudiants hommes contre 1.450 étudiantes femmes ; dans l'ensemble des sections d'électricité et d'électronique, 2.635 étudiants hommes contre 62 étudiantes femmes. L'absence à peu près totale de formation professionnelle et technique est l'une des causes principales des bas salaires féminins, de la plus grande instabilité de l'emploi, de la féminisation progressive des professions les plus mal payées. Habitude, monsieur le ministre ? Mentalité féminine, monsieur le ministre ? Manque d'information ou bien carence du pouvoir ?

Parmi les changements rapides qui sont nécessaires, il faut que les établissements soient multipliés et comportent des sections préparant à des professions tournées vers l'avenir ; que toutes les sections techniques des collèges, lycées, I. U. T. soient, dès maintenant ouvertes à égalité aux jeunes filles et aux jeunes gens, ainsi que le prévoyait une circulaire du 10 octobre 1966 ; mais il faut que vous dégagiez les moyens pour réaliser véritablement cette mixité.

Par exemple, les locaux ne sont pas adaptés, les internats sont en nombre insuffisant. La circulaire précitée en prévoyait les principes, mais les moyens n'ont jamais été dégagés. Si ces

mesures ne sont pas prises rapidement, les femmes de notre pays manqueront la révolution technique et industrielle. Déjà, dans les entreprises à dominante féminine, comme le textile, la concentration et la modernisation ont pour effet de modifier les postes de travail en faveur des hommes, les femmes n'ayant pas une qualification suffisante.

M. le Premier ministre qui a dit vouloir « une France pour les Français aussi » sait-il qu'elles ne connaissent pas l'égalité des chances dans l'enseignement technique ? L'égalité des chances pour les femmes, comme pour les hommes d'ailleurs, passe par la décolonisation économique de notre pays dont les ressources devraient permettre de répondre aux besoins sociaux et culturels du peuple et de donner à l'enseignement, y compris technique, la place de premier plan qui devrait être la sienne. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes et sur diverses travées à gauche.*)

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

M. Georges Lamousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous lisons dans le préambule de la Constitution de 1946, repris et réaffirmé en 1958 : « La nation garantit l'égal accès de l'enfant et de l'adulte à l'instruction, à la formation professionnelle et à la culture. L'organisation de l'enseignement public gratuit et laïque à tous les degrés est un devoir de l'Etat. »

On ne saurait mieux dire. La route est tracée ; la mission de l'Etat est définie dans toute son étendue, claire et sans équivoque. Or, cette responsabilité qui est la sienne, l'Etat ne l'assume pas. Cette mission qui lui est fixée, il ne l'accomplit pas. Disons, pour être objectif, qu'il ne l'accomplit qu'en partie.

En établissant que l'enseignement est gratuit à tous les degrés, les Constituants de 1946 n'entendaient pas seulement que les cours soient gratuits, que les familles n'aient pas à rétribuer les maîtres. Ils signifiaient à l'Etat le devoir de prendre en charge, à tous les degrés, toutes les dépenses qui résultent de l'enseignement.

Cette condition est d'ailleurs la conséquence logique du principe « d'égal accès » posé auparavant. Or, sans verser dans la polémique, force nous est de constater que nous sommes loin de compte. Vers quelque domaine que l'on se tourne, on débouche sur une carence de l'Etat.

Et d'abord en matière de gratuité : non, l'enseignement public n'est pas gratuit, puisque chaque année des centaines de milliers de familles sont acculées, faute de moyens, à interrompre les études de leurs enfants après la période de scolarité obligatoire.

Tel qu'il fonctionne le système des bourses n'est qu'un palliatif. D'abord, elles sont mal réparties, selon des critères qui ne tiennent compte ni des ressources réelles, ni des charges réelles des familles. Je connais un jardinier qui a moins de parts que son patron pourtant immensément plus riche que lui. (*Très bien ! sur les travées socialistes.*) C'est que dans un cas, l'intégralité du salaire est déclarée et que, dans l'autre, les revenus trouvent le moyen d'échapper à tout contrôle. Je ne dis pas, monsieur le ministre, que vous y soyez pour quelque chose.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Je vous ai répondu tout à l'heure sur ce point.

M. Georges Lamousse. Mais il faut aller plus loin. Fussent-elles réparties plus équitablement, les bourses seraient tragiquement insuffisantes. C'est si vrai que les départements sont obligés de se substituer à l'Etat défaillant. Chaque année, nos conseils généraux sont contraints de voter des crédits plus importants pour les bourses départementales du second degré et les prêts d'honneur pour l'enseignement supérieur. Mais cet effort ne suffit pas à rétablir l'équilibre.

Péguy dit quelque part de Sainte-Geneviève qu'elle avait la volonté de ramener le troupeau tout entier à la droite du père. La route de notre enseignement est au contraire jalonnée d'écoliers perdus. Dans cette foule obscure, on se demande avec effroi combien il y avait de Descartes, combien il y avait de Mozart.

Même carence pour les équipements. Je ne reprendrai pas les chiffres donnés dans l'exposé de notre collègue Mlle Rapuzzi au nom de la commission de finances. Je me bornerai à deux exemples personnels qui ont, je crois, valeur de symbole. Il y a quelques semaines, mon directeur d'école est venu me dire : « Monsieur le maire, nous allons commencer l'enseignement des mathématiques modernes. » J'ai répondu : « J'en suis heureux et vous en félicite. » Mais il a poursuivi : « Je ne suis pas venu pour recevoir des félicitations mais pour avoir de l'argent. Car cet enseignement nécessite un matériel nouveau très coûteux que mon inspecteur m'invite fermement à me procurer sans me dire par quel moyen. Alors vers qui puis-je me tourner, sinon vers le maire et le conseil municipal de ma commune ?

Ainsi l'Etat a changé les programmes, mais il s'est lavé les mains des frais de l'opération. C'est ma commune qui a tout payé. Quand je dis ma commune, je sais que c'est le cas de la plupart des communes de France.

M. Edgar Tailhades. Très juste !

M. Georges Lamousse. Je citerai un autre exemple. J'ai fait créer il y a une dizaine d'années, dans mon département, une bibliothèque circulante qui possède actuellement quelque 150.000 volumes. Cette œuvre a été réalisée pour la population adulte, en tout cas pas pour les lycées et les collèges. Or, les chefs d'établissements me disent : « Nous n'avons pas de bibliothèque. Si vous ne nous prêtez pas vos livres, nos élèves ne liront pas ». J'ai dû céder une fois de plus. Une fois de plus, une collectivité locale — ici le département — a dû prendre sur ses ressources pour faire face à une charge qui normalement doit incomber à l'Etat.

J'ai parlé de livres, mais je sais qu'il en est de même pour les laboratoires et les ateliers du technique. On ne crée pas assez de classes et celles qui existent sont dépourvues de l'équipement de base indispensable. Dans ces conditions, la réforme, aussi digne d'éloges soit-elle, reste sur le papier, faute de moyens pour être convenablement appliquée.

Plus grande encore est la carence de l'Etat en matière de formation des maîtres. On a dit et répété, et c'est vrai, que notre enseignement manque de maîtres. Mais ce n'est pas seulement une question de nombre. Il manque surtout des maîtres qualifiés, préparés, formés pour leur métier, car on ne dira jamais assez que ce métier ne ressemble à aucun autre. On peut entrer dans la préfecturale pour faire carrière ou dans une banque pour gagner de l'argent. On n'entre pas dans l'enseignement pour faire carrière et encore moins pour gagner de l'argent. Il faut au départ une vocation.

A un bachelier venu me demander un poste d'instituteur et qui me disait : « Faire cela ou faire autre chose... », j'ai vivement conseillé de faire plutôt autre chose ! Mais cette vocation elle-même, qui est indispensable au départ, a besoin d'être cultivée pour porter tous ses fruits. C'est ici que nous trouvons le problème des écoles normales, primaires ou supérieures, départementales ou nationales.

On prend un bachelier, on lui donne un poste d'instituteur ; on prend un licencié, on lui donne un poste de professeur dans un collège ou dans un lycée ; mais ni l'un ni l'autre, même s'ils sont instruits, même si leurs diplômes représentent une valeur réelle — et depuis deux ans vous savez, monsieur le ministre, que ce n'est pas toujours le cas — n'ont appris à enseigner. Cet art ne s'improvise pas. D'autre part, ils n'ont pas reçu dans un milieu préparé et adapté à cette fin l'imprégnation indispensable pour accomplir avec foi et enthousiasme la mission qui leur est confiée.

C'est Jaurès qui disait : « On n'enseigne pas ce qu'on sait, on enseigne ce qu'on est ». Si, pour faire un bon prêtre, il faut avoir reçu la formation du séminaire, pour faire un bon maître de l'enseignement public dans le premier degré, il faut avoir reçu la formation de l'école normale, car, là aussi, on a charge d'âmes et, là aussi, ce n'est pas une carrière, c'est un apostolat. (*Très bien ! sur les travées socialistes.*)

Or, l'offensive sournoise menée depuis plusieurs années contre les écoles normales et qui prend des formes diverses et souvent tout à fait imprévues, comme celle qui tend à la suppression des grandes écoles, cette offensive sournoise n'a pas désarmé. Je ne dis pas qu'elle trouve auprès du ministre de l'éducation nationale un écho favorable, mais M. Olivier Guichard sait mieux que personne qu'un ministre est souvent pris dans un engrenage qui le fait aller à contre-courant de ses propres convictions.

Au lieu de porter la capacité d'accueil des écoles normales au niveau des besoins pour qu'elles puissent assurer, non pas pendant un an une seule formation technique professionnelle, mais pendant quatre années une formation harmonieuse et complète de tous les maîtres du premier degré, on les mutile et on leur laisse la seule formation professionnelle au sens le plus étroit du terme, jusqu'au jour où quelqu'un s'avisera qu'elles sont inutiles. Si on ne leur laisse qu'une partie de leur mission, elles le deviendront fatalement, et alors on les fera disparaître d'un trait de plume. Mais le jour qu'elles disparaîtront d'une façon ou d'une autre, même s'il demeure des établissements qui s'appellent en titre « école normale » — car il y a loin de l'étiquette à la réalité — le jour qu'elles disparaîtront, c'est tout l'édifice construit par Jules Ferry qui chancera sur ses bases. Quand il n'y aura plus d'écoles normales, il n'y aura plus non plus d'enseignement public avec son idéal et ses traditions.

Je sais bien qu'on essaie de nous faire prendre le change par le miroir aux alouettes de la réforme, de nouvelles méthodes et de nouveaux programmes. C'est l'éternelle tentation : quand

on n'a plus les hommes, on cherche les « trucs-miracles » et on s'en remet à eux ; mais, comme ils reviennent dès le premier essai vers ce qu'ils sont, de la fumée, il faut en changer tous les quatre matins.

Je souris quand j'entends quelque conférencier exposer avec la foi d'un néophyte ses novations en matière d'enseignement. Quand l'idée est bonne, les bons maîtres ne l'avaient pas attendu pour la découvrir d'instinct et la mettre en œuvre. L'autonomie, la participation, le dialogue, l'évasion des programmes rigides, l'action qui accompagne la pensée, mais ce sont des choses très anciennes, ce sont des procédés de toujours. Depuis Socrate, un maître bien formé, sûr de lui, n'agit pas autrement ; alors que d'un maître médiocre, armé de la plus belle méthode du monde, vous ne pouvez attendre que des résultats médiocres. Tant vaut l'homme, tant vaut l'enseignement. Formez donc de bons maîtres et ne perdez pas votre temps et votre argent à chercher l'Amérique ; on l'a découverte depuis longtemps !

Beaucoup plus sérieux que la bataille des programmes, des anciens et des modernes, des classiques et des techniques, est le divorce croissant entre la préparation à la vie active, qui est l'une des missions de l'enseignement, et l'insertion dans cette même vie active. Mais ici ce n'est pas l'enseignement seul, c'est le régime politique et social qui est en cause.

Je reçois journellement des dizaines de parents, qui tiennent tous le même langage : « Notre fille possède son C. A. P. d'aide-comptable, ou son baccalauréat, ou tout autre diplôme, et elle ne peut pas trouver d'emploi. Alors, à quoi lui sert son diplôme ? On aurait mieux fait de ne pas le lui donner, de ne pas nous pousser à la faire étudier jusqu'à 18 ou 20 ans. Nous aurions fait d'elle une ouvrière, une fille de ferme, une servante d'auberge ! ».

C'est le drame de toute notre jeunesse. On a fait une fausse démocratisation, une démocratisation pour la galerie, qui a consisté à donner des diplômes à tout venant. Mais, contrairement à la conviction de ceux qui les ont acquis, ces diplômes ne débouchent pas sur une place dans la société, sur un métier qui existe, ils ne débouchent sur rien. Ainsi, on retire d'une main ce qu'on vient de donner de l'autre.

Lorsque nous disions qu'une réforme de l'enseignement, pour être positive, devait nécessairement s'accompagner d'une réforme des structures politiques, économiques et sociales, on nous accusait de voir trop grand, de manquer de réalisme ou, pis encore, de saper les fondements de la société.

L'expérience a prouvé que nous avons raison. On aura beau réformer et démocratiser l'enseignement, on aboutira fatalement à un échec si l'on ne réforme pas le régime dans le même sens et au même rythme. Même si on voulait le faire, un enseignement démocratisé ne peut pas se développer et porter ses fruits dans un régime conservateur. L'évolution sociale forme un tout et l'alignement se fait toujours sur le secteur dont le niveau est le plus bas. Rénovation de l'agriculture, relance de l'industrie, expansion, plein emploi, élévation du niveau de vie, autant d'éléments qui conditionnent et déterminent l'organisation d'un enseignement qui assure à tous les enfants — j'en reviens à la Constitution — des chances égales devant la vie.

Enfin, il est un scandale que nous voudrions bien voir cesser. C'est celui dont les incidents de Nanterre avant-hier et de Vincennes hier viennent de nous donner de nouveaux exemples. La France est faite de croyants et de sceptiques, d'idéalistes et de réalistes, de révolutionnaires et de conservateurs. L'idéal laïque que nous avons sans cesse défendu, c'est cela, c'est le même accueil, le même respect pour tous les enfants, quelles que soient les convictions politiques, philosophiques ou religieuses des familles.

Mais ce qui est vrai pour les enfants, l'est aussi pour les maîtres. Il ne s'agit pas de savoir si M. X. a des opinions de droite, de gauche ou du centre ; il s'agit uniquement de savoir si c'est un bon professeur. Dès lors, il a sa place dans l'Université et il doit être reçu et écouté avec attention et déférence. Dès qu'on s'écarte de cette attitude, on s'écarte de la laïcité, de la courtoisie, de la liberté, on verse dans la goujaterie et le régime de la violence. Car, si l'on interdit aujourd'hui à un professeur de droite d'enseigner parce qu'il a des opinions conservatrices, au nom du même principe, qui revient au droit du plus fort, on l'interdira demain à un autre professeur parce qu'il a des opinions révolutionnaires.

Certains appellent cette intolérance du gauchisme. Nous, nous l'appelons du nazisme et nous la dénonçons d'autant plus vigoureusement que son effet le plus certain est d'enraciner le conservatisme en apeurant la population. Pour nous, l'université est le lieu où l'on échange des idées et où l'on ne trouve ni matraque ni barre de fer. Et, quand on nous dit que les cas que nous venons de citer sont très rares, ce qui n'est d'ailleurs pas exact, nous répondons qu'ils posent un problème et ne peuvent être passés sous silence.

Ainsi, et ce sera ma conclusion, s'il est vrai que notre enseignement manque des moyens matériels indispensables pour mener à bien sa mission, il manque aussi, et cette lacune est au moins aussi grave que la précédente, d'une conception d'ensemble de la cité, de l'homme et de son destin. Réformer l'enseignement, ses programmes et ses méthodes, c'est une noble entreprise, mais elle est vouée d'avance à l'échec, si elle n'est pas accompagnée, entourée, soutenue par une réforme beaucoup plus vaste qui est la construction d'une cité juste et fraternelle. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le temps de parole du groupe communiste est négatif, il est de moins neuf minutes...

M. Antoine Courrière. C'est le compte à rebours ! (*Sourires.*)

M. le président. ... et j'invite donc M. Gargar, à qui je donne maintenant la parole, à une certaine discrétion.

M. Marcel Gargar. Monsieur le président, mes chers collègues, rassurez-vous, mon intervention sera à la mesure de l'exiguïté de mon île, la Guadeloupe, et je suis tenté de dire les vers du poète :

« Deux liards couvriraient fort bien toutes nos terres
« Mais tout le grand ciel bleu n'emplit pas nos cœurs. »
(*Sourires.*)

Mais je me rends compte que nous ne sommes plus au temps des poèmes épiques et qu'il faut vivre avec son temps !

Je vous signale, en bref, monsieur le ministre, qu'à la Guadeloupe, le taux de scolarisation de l'enseignement préscolaire est au plus bas : 4 écoles maternelles pour 320.000 habitants, alors qu'il est reconnu que l'école maternelle est la base fondamentale d'un bon et solide enseignement.

Le second degré et l'enseignement supérieur méritent plus d'attention de la part du ministère. Lors de la rentrée scolaire, l'accueil du restaurant universitaire n'était pas organisé. Eh bien ! monsieur le ministre, je vous demande de voir si vous pouvez porter remède à tout cela.

Il ne sert de rien, évidemment, de dispenser une instruction abstraite n'ayant aucun point d'impact sur les réalités des départements d'outre-mer, d'où la nécessité impérieuse de multiplier les établissements de formation professionnelle, les lycées techniques, les centres de technologie et d'application, mais tout cela ne vaudra que s'il y a des professeurs d'élite, des professeurs de valeur.

Enfin, l'école primaire, base de toute prise de conscience de la jeunesse, doit être pourvue d'instituteurs qualifiés, formés dans les séminaires que sont les écoles normales d'instituteurs. Or, à la Guadeloupe, il n'existe en tout et pour tout qu'une seule école normale de capacité très limitée. C'est bien trop peu pour un développement qualitatif et quantitatif de l'instruction au profit des enfants du peuple.

Je passe sous silence nos grands besoins en bibliothèques, en maisons de la culture, en enseignements audio-visuels et en bien d'autres choses encore ne voulant pas abuser de la bienveillance de M. le président. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat à l'éducation nationale. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais, en quelques réponses rapides, m'adresser à ceux des orateurs qui ont posé des questions intéressantes directement les problèmes d'enseignement dont j'ai la charge.

En ce qui concerne la régulation des crédits mis à la disposition du ministère de l'éducation nationale, je répondrai à Mlle Rapuzzi et à M. Chauvin qu'en 1969 nous avons pu dépenser 35 p. 100 de nos crédits au premier trimestre et 25 p. 100 au deuxième trimestre, soit 60 p. 100 au titre du premier semestre ; en 1970, nous avons amélioré ces pourcentages en les portant à 45 p. 100 pour le premier trimestre et à 20 p. 100 pour le deuxième, soit 65 p. 100 pour le premier semestre ; en 1971, nous espérons pouvoir dépenser 75 p. 100 de crédits au cours du premier semestre. Pour ce faire, nous devrions dépenser 55 p. 100 au lieu de 45 p. 100 au cours du premier trimestre, ce qui nous permettrait d'assurer la rentrée dans de meilleures conditions.

En ce qui concerne les I. U. T., je voudrais répondre à M. Sauvage, à M. Giraud et à M. Chauvin. S'il est vrai que nos I. U. T. ont encore des places libres, nous sommes passés de 11.900 élèves en 1968 à 17.000 en 1969 et à 27.000 environ en 1970. Cette réussite, certes partielle, est due — n'en déplaise à ceux qui trouvent que la campagne protechnique ne sert à rien — à une meilleure information et des élèves et des familles et à un effort des directeurs de ces I. U. T. Nous continuerons, bien entendu, l'année prochaine, car nous n'avons pas abandonné la création d'I. U. T., si nous l'avons ralenti cette année.

A. M. Chauvin, je dirai que nous construirons en 1971 un I. U. T. à Villeteuse, un autre à Crétel, tous les deux à quatre départements. Vous savez que nous avons lancé en 1970 un I. U. T. à Orsay, qui sera terminé en 1971, et nous envisageons d'en implanter un boulevard de Grenelle en 1972.

Pour tenir compte des remarques semblables à celles que vous nous avez présentées sur les implantations, nous avons constitué un groupe de travail chargé de déterminer des critères techniques et géographiques d'implantation et il doit nous présenter ses conclusions dans les semaines qui viennent.

En effet, nous pensons qu'en règle générale, les I. U. T. doivent s'implanter, non seulement, dans des villes où existent des universités, ne serait-ce que pour attirer vers le technique supérieur un certain nombre de bacheliers qui, sans cela, auraient suivi des filières où ils sont déjà trop nombreux à notre goût, et je pense particulièrement aux lettres et au droit, mais aussi dans des villes où existe un environnement industriel qui permettra d'accueillir, à leur sortie, nos élèves. Ainsi, une carte et une programmation des I. U. T. un peu analogues à celles que nous avons faites pour le secondaire, seront-elles mises au point dès le début de l'année prochaine et nous en ferons part aux intéressés, en les informant de ces critères techniques et géographiques.

Je confirme à M. Pelletier ce que j'ai déclaré à l'Assemblée nationale : la campagne protechnique sera étendue à l'académie d'Amiens l'an prochain. Les résultats qui sont déjà en notre possession et qui ne sont pas complets, puisque les colloques généraux ne vont se tenir qu'à la fin de ce mois ou au début du mois prochain, prouvent que c'était une entreprise qu'il fallait commencer. Nous devons l'étendre l'an prochain à deux ou trois académies, dont celle d'Amiens.

M. Chauvin et M. Henriot ont parlé de la résorption de l'auxiliariat. Il est vrai, notamment dans l'enseignement technique, qu'il existe un trop grand nombre d'auxiliaires.

Mme Catherine Lagatu. Il y en a 40 p. 100 !

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Je puis vous confirmer que, depuis le 14 octobre dernier, il a été décidé, grâce à la collaboration du fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale, de permettre aux auxiliaires, de se préparer dans de bonnes conditions au concours d'accès à la titularisation. Ce système va fonctionner dès le début de l'année 1971. Il constituera certainement un bon moyen pour résorber l'auxiliariat.

Je voudrais aussi rappeler qu'un certain nombre de mesures concernant les personnels de l'enseignement technique ont été prises récemment. Je pense d'abord aux chefs de travaux des C. E. T. pour lesquels, à partir du 1^{er} janvier 1971, est prévue une indemnité spécifique d'une valeur moyenne de 2.500 francs par an. En ce qui concerne les professeurs techniques adjoints de C. E. T., on sait que depuis quelque temps des décisions ministérielles ont été prises en leur faveur qui ont fixé leurs obligations de service à vingt-six heures. Enfin des mesures concernant les directeurs de C. E. T. sont actuellement à l'étude et, semble-t-il, d'après les conversations que nous avons eues, à la satisfaction des intéressés.

Je voudrais tenir maintenant mes engagements vis-à-vis de M. Lamousse qui m'avait interrogé à propos du C. N. T. E. lors d'un débat qui s'est déroulé dans cette enceinte à propos des enseignements à distance. Vous voyez, monsieur Lamousse, que je n'ai pas oublié.

M. Georges Lamousse. Moi non plus.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Tant mieux !

Vous savez que le centre national de télé-enseignement a été installé dans un bâtiment neuf en 1962 et qu'il dispose maintenant de centres régionaux à Grenoble, à Lyon, à Lille, à Rouen et à Toulouse. Vous savez aussi qu'en dix ans le nombre des élèves a pratiquement triplé passant de 53.000 en 1960 à 150.000 en 1970. Nous pensons qu'en 1971-1972 nous pourrions accueillir 180.000 élèves. Bien entendu, dans le même temps les crédits sont passés de 16 millions de francs à 90 millions de francs en 1970. Je voudrais également souligner que le C. N. T. E. joue un rôle important dans le domaine de la formation continue. Les adultes y représentent plus de 75 p. 100 des élèves alors qu'ils ne comptaient que pour 40 p. 100 il y a dix ans. Cette action s'exerce en particulier au profit de 27.000 enseignants qui suivent des cours de recyclage ou de préparation à des concours de recrutement.

Vous aviez, monsieur le sénateur, souligné l'isolement dans lequel étaient confinés les élèves travaillant par correspondance. Il est vrai que la distance est un obstacle à la création d'un lien entre l'élève et le maître. Vous savez aussi — la preuve en est faite — que ces liens et ces relations peuvent se nouer à la suite d'échanges postaux et quelquefois même d'échanges physiques, si je puis ainsi dire, puisque l'élève et le profes-

seur arrivent à se déplacer. Nous nous efforçons aussi d'exploiter toutes les facilités possibles offertes par les techniques modernes. Vous savez que, de plus en plus fréquemment, les cours écrits sont combinés avec des émissions de radio et de télévision, avec l'utilisation de magnétoscopes, de bandes magnétiques et de disques. Bien entendu, cet effet pédagogique sera prolongé dans l'avenir et s'orientera vers l'utilisation des méthodes d'enseignement programmé qui semblent devoir convenir plus particulièrement aux adultes.

Ce soir, plusieurs orateurs ont parlé de l'enseignement technique. Je rappellerai, très rapidement, qu'un certain nombre de mesures ont été prises depuis plus d'un an maintenant et qu'elles vont être couronnées, en quelque sorte, par une série de nouvelles mesures dont le ministre a fait état tout à l'heure et dont je préciserai, pour que les choses soient bien claires, que nous les avons mises au point après plusieurs mois de négociations et de conversations avec l'ensemble des syndicats représentatifs des personnels des enseignements techniques. Je dis bien l'ensemble des syndicats. C'est la raison pour laquelle j'avais un peu envie de sourire tout à l'heure lorsque tel sénateur s'est permis de faire une critique en règle de ce que nous ne faisons pas, de ce que nous n'avons pas encore fait, ou de ce que nous ferons.

Toutes ces mesures sont le fruit de longues négociations, d'un travail minutieux qui porte à la fois sur la revalorisation des enseignements techniques, sur le « rééquilibrage » des filières, sur le but que nous poursuivons qui est de donner à ces jeunes Français et Françaises un meilleur accès à la vie active, enfin sur le fait que nous voulons mettre l'éducation nationale en mesure de faire face aux besoins créés par la formation continue. Des mesures ont été prises déjà au cours de cette année. Je pense à l'introduction de la technologie en quatrième et en troisième, à la création de classes préprofessionnelles, à l'organisation de stages d'adaptation pour les titulaires du B. E. P., à la création de nouveaux B. E. P., à ce commencement de capitalisation des diplômés qui apparaît dans le baccalauréat de technicien. Toutes ces mesures vont être mises en ordre, exploitées et étendues à d'autres diplômes. Je pense qu'elles seront bénéfiques pour l'enseignement technique. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais pour commencer répondre très rapidement à deux questions qui ne me paraissent pas entrer dans la suite de la discussion. L'une est spécifiquement géographique. M. Henriot m'a parlé de la faculté des lettres de Besançon. Il m'a dit qu'il ne faisait que me transmettre un certain nombre de questions et de doléances du doyen de cette faculté. Il me permettra d'accéder à la seule demande qu'il m'ait faite, c'est-à-dire d'envoyer un nouvel inspecteur général pour vérifier la matérialité des faits. Je le ferai très volontiers, monsieur le sénateur.

M. Jacques Henriot. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Monsieur Minot a évoqué la question de l'enseignement du latin. Il sait que c'est un point auquel j'attache beaucoup d'importance. Je voudrais lui répondre que les cours d'initiation au latin qui ont été obligatoires l'année dernière dans toutes les classes de cinquième ont donné de très bons résultats. Je n'en veux pour preuve que l'élévation relativement forte du pourcentage d'élèves qui maintenant en quatrième font du latin. Ce pourcentage est passé de 23 p. 100 l'année dernière à près de 32 p. 100 cette année. Je connais des C. E. G. ruraux où aucun élève ne faisait de latin l'année dernière et qui, à la suite des cours d'initiation, comptent 18 à 20 p. 100 d'élèves qui en font cette année. Cela prouve que notre système n'est pas mauvais pour éveiller l'intérêt des enfants à cette langue qui n'est pas aussi morte qu'on le dit.

Et, puisque vous aimez les citations latines, monsieur le sénateur, permettez-moi d'en faire une :

Multa renascentur quae jam cecidere en regrettant que selon l'exemple que vous avez donné, le Sénat ne puisse pas citer le second vers. (*Sourires.*)

Beaucoup d'entre vous, notamment votre rapporteur, ont évoqué les créations d'emplois et les taux d'encadrement.

Pour l'enseignement élémentaire, je voudrais tout de même faire remarquer que nous attendons l'année prochaine une diminution de 45.000 élèves dans l'enseignement primaire et que cela ne peut guère justifier la création de nouveaux postes d'instituteurs. J'ajoute qu'en 1969-1970, nous avions encore 3.913 classes de moins de 15 élèves, dans les seules écoles à plusieurs classes, et non compris les 7.000 écoles à classe unique dont l'effectif est inférieur à 15 élèves. Vous m'accorderez qu'il est de bonne

gestion de demander aux départements la fermeture de ces classes qui sont en sous-effectifs et qui ne sont pas justifiées par des besoins pédagogiques — je parle des écoles à plusieurs classes — ce qui nous permet d'ouvrir de nouvelles classes maternelles.

A propos des classes maternelles, je voudrais préciser que la moyenne de 43,3 élèves inscrits par classe maternelle concerne l'année scolaire 1967-1968. En 1968-1969, cette moyenne est tombée à 41,3. Elle était de 40,2 l'an passé. Pour la rentrée 1970, nous savons déjà que la moyenne sera largement inférieure à 40. Je rappelle, du reste, que 40 enfants inscrits dans l'enseignement maternel non obligatoire, même s'il correspond, je le reconnais volontiers, à une obligation morale, cela veut dire 30 enfants en moyenne, surtout dans les petites et moyennes sections.

Je ne voudrais pas quitter le domaine des maternelles sans répondre à M. Jager qui s'est inquiété de leur sort en Moselle. La Moselle me paraît avoir été en réalité favorisée puisque, dans ce département la moyenne est de 36 élèves inscrits par classe contre 40 pour l'ensemble de la France. Nous avons ouvert 41 classes maternelles nouvelles en Moselle en 1969-1970, et pourtant 381 enfants de moins ont été accueillis.

Je dois en déduire que cela est dû à l'application de certaines consignes syndicales que je condamne. Celles-ci — Mme Goutman a eu la bonté de me le rappeler tout à l'heure — tendent à dire aux institutrices de maternelles : inscrivez moins d'enfants que ne vous le demande le ministère, parce qu'on veut vous forcer à des taux trop élevés. Je crois que cette diminution de la scolarité doit correspondre à l'exécution de ces consignes. En ce qui nous concerne, l'effort qui a été fait pour les maternelles dans les pays de bilinguisme sera continué.

L'autre problème soulevé par les maternelles est celui de leur développement dans les zones rurales. C'est un sujet que nous avons abordé dans cette assemblée l'année dernière. En ce domaine, la difficulté principale tient à la dispersion des enfants qu'il n'est pas toujours possible de regrouper utilement pour les emmener vers une école maternelle lointaine.

Il ne faut jamais oublier que, avec la scolarisation actuelle en maternelle — 100 p. 100 à cinq ans, 83 p. 100 à quatre ans, 53 p. 100 à trois ans, 15 p. 100 à deux ans, le problème se posant surtout pour les enfants de deux et trois ans — le ramassage n'est pas une opération très facile.

La solution réside peut-être dans le développement du réseau des classes enfantines qui pratiquent la même pédagogie que les écoles maternelles, même quand elles comprennent le cours préparatoire, pour la meilleure continuité de l'enseignement. Le grand avantage de ces classes enfantines pour les ruraux serait des effectifs moins chargés que ceux que j'ai évoqués tout à l'heure.

Dans le second degré, l'évolution de l'encadrement est assez satisfaisante. M. Tailhades disait tout à l'heure qu'il n'apercevait pas de décompression des effectifs ; pourtant celle-ci n'a cessé de progresser depuis plusieurs années. Les effectifs moyens par classe de second degré sont passés, entre 1964 et 1969, de 28 à 26,7 élèves dans les C. E. S. et, dans les lycées, de 29,7 à 28,2 élèves. Entre 1967 et 1969, les classes dépassant l'effectif de 35 élèves, dans le premier cycle, sont tombées de 21 à 3 p. 100 et, dans les lycées, de 13 à 2 p. 100. Dans le même temps, les classes de moins de 25 élèves sont devenues beaucoup plus nombreuses. Nous en avons 34.000 en 1967 et 50.000 l'année dernière.

Comme les créations d'emplois, pour la rentrée de 1970 dans le premier cycle, ont correspondu à la proportion d'un maître pour 14,5 élèves, le taux d'encadrement global dans le secondaire ne peut que s'améliorer cette année.

Pour l'enseignement supérieur, la situation ne sera pas modifiée ; le taux d'encadrement sera d'un maître pour 17,98 élèves, c'est-à-dire à peu près le taux de l'année dernière.

Quelle sera la situation en 1971 ? Le volume des emplois prévus au budget de 1971 est, je le reconnais, inférieur à la dotation supplémentaire accordée au budget de 1970, mais, dans la période qui nous sépare de la rentrée prochaine, nous pourrions obtenir des précisions supplémentaires sur les effectifs réels à accueillir car notre prospective en matière d'effectifs n'est pas toujours suffisamment nette.

Nous pouvons penser déjà que les effectifs de la rentrée de 1971 seront légèrement inférieurs au niveau que nous avons prévu. Si, pour la rentrée de 1971, il apparaissait que, dans certains secteurs scolaires, l'encadrement devait être insuffisant, nous procéderions aux aménagements et aux ajustements nécessaires afin que la situation ne s'y dégrade pas.

Certains d'entre vous ont déploré la pratique du « collectif » et, effectivement, elle est déplorable. Cependant, je voudrais relever à cette occasion une erreur très communément commise à leur sujet. On dit que les « collectifs » accroissent la proportion

des auxiliaires. Or, en fait, un « collectif » ne crée pas un auxiliaire de plus que si les postes ainsi accordés avaient été inscrits dans le budget primitif.

De plus, l'auxiliaire diminue en proportion, malgré le nombre particulièrement important de postes qui ont été créés à la fois par le budget et par le « collectif » pour la dernière rentrée. Je vais en donner la preuve : à la rentrée de 1969, nous avions 30 p. 100 d'auxiliaires et nous en avons, en 1970, 27 p. 100.

D'une manière générale, parler pour la qualité, c'est, plutôt que de multiplier les postes d'enseignement, bien former les maîtres et leur donner un bon environnement pédagogique.

Ce problème de la qualité, notamment en matière de formation des instituteurs, a été évoqué par plusieurs d'entre vous et spécialement par MM. Chauvin et Giraud. Ce dernier m'a posé une question sur les enseignements spéciaux de Paris pour les instituteurs. Je lui confirme les intentions du Gouvernement. Le projet de loi de finances rectificative, qui vous sera soumise au cours de cette session, comporte en effet un article qui permet l'intégration de ces personnels dans le cadre des professeurs de l'Etat.

Quant aux indemnités des instituteurs de la région parisienne, il s'agit d'indemnités communales pour lesquelles le relèvement de taux n'était pas encore publié au moment de la rentrée, mais qui l'a été depuis.

En ce qui concerne la formation des instituteurs, je voudrais donner à M. Chauvin les apaisements qu'il attend. Il est certain que la suppression progressive des classes préparant au baccalauréat va libérer, dans les écoles normales, beaucoup de classes pour la formation professionnelle des instituteurs. J'ai dit tout à l'heure pourquoi je pensais que c'était un bien.

Si cette capacité d'accueil dépasse les besoins du département, il n'y aura aucune difficulté pour affecter les élèves-maîtres sortants dans d'autres départements, en fonction des besoins. La réglementation en vigueur le permet déjà. Je précise à ce sujet que les élèves-maîtres seront recrutés au départ de leur département d'affectation et qu'ils accompliront leur scolarité normale ailleurs en toute connaissance de cause.

J'ai prévu, en effet, la construction d'une nouvelle école normale en Seine-Saint-Denis en 1970. Je n'oublie pas les besoins du Val-d'Oise, non plus que les demandes des autres départements qui ne sont pas équipés, comme les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et l'Essonne. J'envisage de construire, chaque année, au moins une nouvelle école normale en région parisienne.

Quant aux normaliens transférés dont se sont inquiétés M. Lamousse, M. Giraud et Mme Goutman, si toutefois cela les inquiète vraiment...

M. Pierre Giraud. Pourquoi cette restriction ?

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Parce que je ne suis pas sûr que votre inquiétude se fonde sur de vraies raisons, et je vais vous dire pourquoi. Vous savez très bien — aucun de mes propos n'a jamais pu faire penser le contraire — que le fait pour eux de préparer dans les lycées, en seconde, en première ou même en classe terminale, leur baccalauréat, ne change rien à leur qualité de normalien et que le concours pour l'école normale continuera de se faire au moment de l'entrée en seconde.

Je me suis étonné que certains aient évoqué à ce sujet le spectre de Vichy. Si ma caution n'est pas suffisante à cet égard, tous les représentants des professeurs d'écoles normales sont d'accord sur le principe de ce transfert et ne se sont jamais abaissés à évoquer le spectre de Vichy.

Je dirai enfin quelques mots de la coopération européenne, sujet important qui a été évoqué par M. Chauvin. Je suis heureux qu'il m'ait donné l'occasion d'aborder ce problème car, récemment, la presse a fait un écho assez large aux travaux d'un colloque qui a réuni à Grenoble les représentants des universités européennes désireux de débattre entre eux des responsabilités des universités dans le domaine de cette coopération.

A la même époque, a été entreprise l'étude de la mise en place d'une première institution d'enseignement supérieur européenne à Florence, conséquence d'une décision prise à la conférence de La Haye.

Ces questions suscitent un intérêt renouvelé mais cette coopération européenne ne peut exister que si elle n'est pas uniquement universitaire, c'est du moins mon sentiment, et que si elle s'insère dans l'ensemble d'une coopération européenne éducative qui couvre toutes les activités d'enseignement.

C'est pourquoi, à La Haye, il y a maintenant plus d'un an, j'avais proposé, pour amorcer ce mouvement, la création d'un centre européen pour le développement de l'éducation qui serait l'instrument de cette politique nouvelle en direction de l'Europe éducative.

Ses tâches me paraissent claires. Dans un premier temps, il s'agit de mettre au point un système d'information sur les problèmes d'éducation, d'organiser une libre circulation des enseignants et des enseignés, d'inciter à la coopération entre

les établissements universitaires, d'étudier les problèmes posés par le développement de la technologie et les équivalences des diplômes. En prenant conscience de ce cadre éducatif des problèmes européens, nous appréhendons la vraie dimension européenne. L'éducation nationale est un sujet qui, pour l'Europe, convient à l'évolution profonde de notre civilisation technique.

Une première réunion des ministres de l'éducation de l'Europe des Six est prévue au cours des prochains mois. J'ai souhaité, dès le début, que la Grande-Bretagne y trouve rapidement sa place et y soit associée. Nous allons donc aborder cette tâche avec patience et ténacité. Et il est indispensable de la réussir si nous voulons que l'Europe d'aujourd'hui ait quelque chose à transmettre au monde du xxi^e siècle.

Je terminerai, mesdames, messieurs, en empruntant ma conclusion à Mme Goutmann que je remercie de son propos. Vous avez dit tout à l'heure, madame, et vous avez eu raison : « L'Etat a reconsidéré sa politique scolaire ». En effet.

Mme Marie-Thérèse Goutmann. Pas dans le même sens !

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Depuis 1958, c'est vrai, le Gouvernement a reconsidéré profondément la politique scolaire de la France. La preuve en est qu'il a porté le budget de l'éducation nationale de 11,5 p. 100 en 1960 à 18 p. 100 en 1970. En dix ans ! Et ne parlons pas de budget militaire ! J'ai voulu faire le pourcentage par rapport au budget civil. Il était de 16 p. 100 en 1960 ; il est de 22 p. 100 en 1971.

En conclusion, je formulerais un souhait : que tous ceux d'entre vous — et ils furent nombreux — qui, durant de nombreuses années, vinrent à cette tribune, avec insistance et à juste titre, réclamer que le budget de l'éducation nationale fût le premier budget de la Nation, veuillent bien apprécier la réalisation de leur vœu en votant pour le budget que je leur propose. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'éducation nationale, figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 553.970.387 F. »

Sur le titre III, la parole est à M. Schmitt.

M. Robert Schmitt. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, l'année dernière, j'avais été amené à formuler quelques critiques sévères sur les retards de la rentrée scolaire.

Aussi, avant toute chose, je voudrais vous remercier des mesures que vous avez prises cette année, concernant la rentrée anticipée du corps enseignant, qui, dans l'ensemble, a été très bien accueillie par la population.

Un autre sujet de satisfaction est de constater l'importance du budget qui représente — on l'a dit, mais il est bon de le répéter — 17,9 p. 100 du budget général en 1971, contre 16,9 p. 100 en 1970 et 15,9 p. 100 en 1968.

Cet effort de croissance marque, monsieur le ministre, votre volonté et celle du Gouvernement de rattraper le retard que nous avions pris en matière d'éducation nationale. Aussi est-ce de tout cœur que je voterai votre budget.

Permettez-moi toutefois d'attirer votre attention sur trois points particuliers qui préoccupent et les Lorrains, dont je suis l'un des élus, et l'ensemble des Français : il s'agit — on en a parlé à plusieurs reprises — des classes maternelles, des classes pratiques et de l'épineux problème des nationalisations.

Par avance, monsieur le ministre, vous avez répondu, mais, si vous le permettez, je voudrais vous rappeler que les 2.000 classes maternelles ouvertes en septembre ne correspondent qu'incomplètement aux besoins du pays.

Il faut signaler, une fois de plus, l'importance de la période préscolaire dans le développement de l'enfant : plus l'enfant est petit, plus il a besoin de soins et d'attention.

Aussi, le plus rapidement possible, faudrait-il éviter les classes surchargées, nuisibles à la santé et au développement intellectuel des élèves.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous nous avez cité quelques pourcentages. Si vous avez raison sur le plan des statistiques, nous devons parfois aussi, à l'échelon de nos régions, regretter l'encombrement de telle ou telle école maternelle.

Vous avez attribué les dotations complémentaires à mon département et, publiquement, je voudrais vous en remercier. Je ne conteste d'ailleurs nullement les chiffres que vous avez évoqués à l'instant, mais il convient de poursuivre cet effort, si vous voulez nous permettre de rattraper en Moselle le taux de scolarisation en maternelle des départements voisins.

Il importe — on l'a dit — compte tenu du bilinguisme, voire du multilinguisme, de donner aux petits Mosellans des chances égales à celles des autres enfants de France.

Enfin, j'ai enregistré avec plaisir que, malgré toutes les difficultés que représente souvent le ramassage scolaire, vous veillerez à ce que les secteurs ruraux ne soient pas trop délaissés.

Quant aux classes pratiques, ouvertes dans le premier cycle du second degré, je crains qu'elles n'aient été très souvent improvisées et traitées — je cite le recteur Capelle à l'Assemblée nationale — comme des classes de fin d'études d'écoles primaires qui, il faut le dire, n'ont pas toujours connu une pleine réussite pédagogique.

Bien sûr, nous connaissons toute la bonne volonté de la plupart des maîtres, mais nous connaissons aussi l'insuffisance des moyens mis à leur disposition.

Pourquoi ne pas s'inspirer de l'expérience tentée à Tours par notre collègue M. Royer, député-maire, qui a groupé les sections d'éducation professionnelle dans un établissement permanent, lequel dispense douze heures d'enseignement général et six heures d'enseignement technologique, assortis de stages dans les usines ou dans les ateliers ?

Il faut, en effet, éviter que ces jeunes ne se trouvent acculés à une impasse ou, en attendant, que des structures plus adaptées soient mises en place ; il faut, et cela ne peut être que provisoire, que des dérogations soient plus facilement accordées et qu'ils puissent, faute de mieux, entrer en apprentissage.

S'agissant des nationalisations dont le rythme s'est ralenti, comme vous l'avez vous-même reconnu, il me faut, hélas ! souligner l'inégalité des Français devant les charges de l'enseignement secondaire.

Il existe d'abord des établissements étatisés que l'on trouve, paradoxalement, surtout dans les villes très importantes. L'Etat achète le terrain, construit, amortit, se charge finalement pratiquement de tous les frais.

Il existe également des établissements nationalisés dans des villes qui auront à supporter 30 à 40 p. 100 des frais de fonctionnement, ce qui, dans certains cas, peut paraître comme très raisonnable.

Mais il existe aussi des établissements nationalisés en zone suburbaine, dont la commune centre peut supporter les frais, alors que les communes voisines, souvent rurales, ont du mal, malgré leur volonté de coopération, à participer aux frais de fonctionnement.

Mais que dire alors des établissements non nationalisés en ville, en zone suburbaine et surtout en zone rurale ? Je songe, en particulier, à un établissement de mon canton où plusieurs communes vont être obligées de doubler les impôts locaux si la nationalisation de leur C. E. S. ne leur est pas accordée.

Puis-je me permettre de vous préciser, monsieur le ministre, que le syndicat de gestion intercommunal créé à cet effet n'a pu être mis sur pied qu'à la suite d'une promesse formelle du secrétaire d'Etat de l'époque ?

Certes, vous me direz avec raison que l'on ne peut pas tout faire en même temps, que la priorité budgétaire doit être réservée à la construction et que, d'ici à trois ou quatre ans, lorsque tous les C. E. S. dont nous avons besoin seront construits, nous trouverons les fonds nécessaires au budget pour rattraper le retard que nous prenons actuellement.

Mais songez, je vous en conjure, aux innombrables communes qui n'auront pu tenir leur équilibre budgétaire jusqu'à cette date.

Ne pensez-vous pas que, devant l'ampleur des besoins, il faudrait faire preuve ici, comme vous avez d'ailleurs su le faire dans d'autres domaines, à la fois de réalisme et d'imagination, en instituant un système original de péréquation destiné à alléger la charge supportée par les communes les plus défavorisées ?

Ne serait-il pas opportun d'étudier les possibilités de création d'une caisse nationale ou d'un fonds national de péréquation, que se verrait doté d'un volume de crédits suffisant pour lui permettre d'attribuer, sous forme de subvention, une aide supplémentaire aux communes les plus pauvres, aide qui leur permettrait d'attendre, dans des conditions financières relativement satisfaisantes, le décret de nationalisation de l'établissement dont elles ont la charge ?

Cette subvention pourrait être forfaitaire, par élève inscrit ; elle pourrait tenir compte à la fois de la population des communes ou de la commune concernée et de ses ressources financières, reflets de ses capacités contributives.

Je ne doute pas qu'un tel projet soulève de nombreux problèmes financiers et de réglementation, mais sa mise à l'étude rendrait l'espoir à de nombreux élus locaux qui connaissent votre souci d'efficacité et de réalisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. Par amendement n° 106, M. Chauvin, au nom de la commission des affaires culturelles, propose de réduire les crédits du titre III de 17.616.519 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, comme je l'ai dit à la tribune, il est évidemment regrettable d'avoir à recourir à cette procédure, mais c'est la seule que nous ayons à notre disposition.

La commission des affaires culturelles estime que les mesures nouvelles pour la création de postes de personnel administratif sont insuffisantes. Elle pense qu'en proposant cet amendement elle peut vous aider à obtenir de votre collègue des finances un complément de crédits au cours de l'année 1971 et peut-être même lors de la navette pour qu'un plus grand nombre de postes soient créés. La situation, en particulier dans les universités, requiert une solution urgente car nous ne pensons pas que les crédits prévus vous permettent d'y faire face.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. La commission des finances n'a pas eu à connaître de cet amendement. S'il est indiscutable qu'elle partage les préoccupations qu'il exprime, je ne puis, néanmoins, que m'en remettre à la sagesse du Sénat.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le président, mesdames, messieurs, l'amendement qui est proposé par M. Chauvin au nom de la commission des affaires culturelles et dont l'adoption supprimerait 3.502 créations d'emplois de personnel administratif et de service a pour but, si j'ai bien compris, de souligner l'insuffisance des effectifs de ces personnels, plus particulièrement dans les établissements d'enseignement supérieur.

Dans ces conditions, je me demande s'il s'agit bien d'un amendement ayant pour objet, aux termes de l'article 42 de la loi organique sur les lois de finances, de réduire effectivement une dépense.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux que je serais très satisfait de disposer d'un plus grand nombre d'emplois administratifs. Mais je vous demande de considérer, malgré tout, l'effort accompli depuis quelques années et spécialement dans ce budget. Sur les 36.000 emplois nouveaux prévus dans l'ensemble du budget de l'Etat, 30.000, soit les cinq sixièmes, sont créés pour l'éducation nationale. En ce qui concerne le personnel administratif et de service, les 3.500 emplois en cause représentent près de 20 p. 100 des créations prévues au titre de la rentrée de 1971.

Nous faisons donc dans ce sens un effort particulier, systématiquement orienté vers les enseignements supérieurs, je vous ai expliqué tout à l'heure pourquoi. J'envisage, dans les créations prévues pour 1971, d'affecter mille postes administratifs aux établissements d'enseignement supérieur, soit, en fait, une augmentation de 10 p. 100 des postes administratifs pour un accroissement prévisible des effectifs de l'ordre de 5 p. 100.

Compte tenu de ces précisions et des efforts que nous faisons pour répondre par avance à l'objet même de l'amendement, je crois pouvoir demander à M. Chauvin de bien vouloir le retirer.

M. le président. Monsieur Chauvin, maintenez-vous l'amendement ?

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, vous venez effectivement d'apporter des précisions que la commission ignorait lorsqu'elle m'a chargé de déposer cet amendement. Seule une réunion de la commission pourrait me permettre de retirer l'amendement. Personnellement, je suis prêt à me ranger à vos arguments, mais je suis obligé de laisser le Sénat juge de sa décision.

M. le président. Monsieur le ministre, vous avez évoqué l'article 42 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, mais vous ne l'avez pas invoquée.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Non, je l'ai évoquée.

M. le président. Nous sommes bien d'accord. Si vous l'aviez invoquée, j'aurais dû consulter la commission des finances.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 106, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 107, M. Chauvin, au nom de la commission des affaires culturelles, propose de réduire les crédits de ce même titre III de 3.688.945 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, cet amendement vise à supprimer les crédits prévus pour la nationalisation de 40 C. E. S. au cours de l'année 1971. La commission, unanime, a voté cet amendement. Nous en avons assez de ces procédés qui consistent, d'année en année, à réduire le nombre des C. E. S. qui doivent être nationalisés, alors que l'engagement avait été pris par le Gouvernement de nationaliser au fur et à mesure de leur création tous les C. E. S.

L'an dernier, aucun crédit n'était prévu au budget et c'est sur un amendement de l'Assemblée nationale que la nationalisation de 50 C. E. S. a été prévue au budget.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. C'était un amendement du Gouvernement !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Oui, mais cet amendement du Gouvernement avait été déposé à la suite des pressions exercées par l'Assemblée nationale.

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Je ne sais pas ce que c'est que les pressions !

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Le Sénat avait voté cet amendement. Or, c'est seulement treize C. E. S. qui, au mois d'octobre, ont été nationalisés sur les cinquante prévus.

La situation des finances des collectivités locales est telle que nous ne pouvons pas continuer dans cette voie. C'est pour marquer notre désapprobation très nette et très vigoureuse de cette attitude du Gouvernement que j'ai été chargé par la commission des affaires culturelles de défendre cet amendement.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. La commission s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Je voudrais d'abord rassurer M. Chauvin en lui disant que les cinquante établissements que nous avons envisagé de nationaliser l'année dernière au moment de la discussion du budget le seront effectivement à dater du 1^{er} octobre 1970, même si un second train de trente-sept établissements n'est pas encore sorti.

Par conséquent, les engagements qui ont été pris l'année dernière seront tenus.

Pour le reste, je ne veux pas évoquer à nouveau l'article 42 de la loi organique de 1959, quoique je n'ai pas l'impression qu'il s'agisse d'une réduction « effective » des dépenses. Je vous demande de bien voir que nous ne pouvons pas envisager de nationaliser, au fur et à mesure de leur construction, les C. E. S. que nous implantons année après année. Il nous faut pour cela respecter un échéancier assez rigoureux.

Je voudrais rappeler que la nationalisation, chaque année, d'autant de collèges de premier cycle que nous en ouvrons, nécessiterait à elle seule la création de près de 4.000 emplois de personnels administratifs et de service. C'est ce chiffre qu'il faut prendre en considération. Par ailleurs, il ne faut pas oublier l'intérêt que présente pour les collectivités locales — nous le savons bien — l'existence de collèges de premier cycle. Ce qui est inéquitable, ce sont les mauvaises répartitions des dépenses de construction et de fonctionnement. Je vous ai exposé tout à l'heure comment nous allons essayer d'y remédier.

Compte tenu de ces précisions et de la nécessité des crédits dont vous proposez la suppression, je me permets de demander à M. Chauvin de bien vouloir retirer cet amendement.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Chauvin ?

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, nous vous approuvons tout à fait lorsque vous dites qu'il faudrait prévoir un échéancier rigoureux. C'est cet échéancier rigoureux que nous attendons.

L'année dernière, les propositions portaient sur cinquante C. E. S. ; cette année, sur cinquante encore. A ce rythme, dans combien d'années aurez-vous nationalisé l'ensemble des C. E. S. ?

Comme je le disais tout à l'heure à la tribune, si cette nationalisation n'est pas possible, qu'on nous le dise clairement et que d'autres solutions soient trouvées.

Vous nous dites que l'implantation d'un C. E. S. présente de grands avantages pour les communes bénéficiaires. Mais la présence d'un C. E. S. procure aussi aux communes de nombreux inconvénients et en tout cas, leur occasionne des charges financières qui deviennent insupportables. (Marques d'approbation à gauche.)

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. Les municipalités sont pourtant souvent candidates. (Mouvements divers à gauche.)

M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis. Il vaudrait mieux dire que les municipalités étaient souvent candidates. Je vous assure que, maintenant, elles manifestent beaucoup plus de réserve en raison des charges qu'imposent les C. E. S. (*Très bien ! à gauche.*)

Vous avez précisé que la nationalisation des C. E. S. ouverts chaque année entraînerait la création de 4.000 emplois. Mais ces emplois seront, de toute façon, créés et leur financement sera supporté par les collectivités locales.

L'an dernier, nous avions déposé un amendement sur lequel, tard dans la nuit, la discussion a été chaude. L'adoption de cet amendement par le Sénat vous a permis, quelques semaines plus tard, d'obtenir ces crédits que nous avions réclamés pour payer les heures complémentaires.

Je maintiens notre amendement, car je souhaite qu'il vous aide auprès du ministère des finances à obtenir davantage de crédits pour la nationalisation de plus de C. E. S.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 107, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse de l'assemblée.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix les crédits du titre III, avec le chiffre de 550.281.442 francs.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV, plus 343.780.967 francs. »

Sur le titre IV, la parole est à M. Habert.

M. Jacques Habert. Monsieur le ministre, il est de mon devoir de vous dire que c'est avec une profonde déception que les Français résidant hors de France apprendront le montant des crédits qui, dans le budget de 1971, leur sont réservés pour l'aide à leurs écoles et pour les bourses attribuées aux enfants français afin de leur permettre de fréquenter des établissements français.

Les subventions aux établissements dits « petites écoles », inscrits au chapitre 43-31, art. 6 nouveau, s'élèvent à 1.500.000 francs, alors qu'elles étaient, l'an passé, de 1.400.000 francs, soit une très maigre augmentation de 100.000 francs. Quant aux crédits des bourses et secours d'études, inscrits au chapitre 43-71, article 4, qui étaient en 1970 de 11.146.000 francs, il passent à 11.695.000 francs, soit une augmentation de 550.000 francs.

L'augmentation moyenne de nos crédits n'est donc que de quelque 6 p. 100. Lorsqu'on songe à l'accroissement général du coût de la vie, aux frais de fréquentation d'école et aux taux de scolarité — sans parler des conséquences, l'année dernière, de la dévaluation du franc et, pour nos compatriotes de la République fédérale allemande, de la réévaluation du mark — on est bien obligé de constater que cette augmentation n'en est pas une et constitue à peine une compensation.

Le résultat, c'est que pour la première fois depuis l'établissement de ce système d'aide, le nombre de bourses attribuées a été sensiblement moins élevé en 1970 — nous en sommes bien loin — et qu'il risque d'être en régression plus nette encore en 1971. C'est une situation tout à fait anormale dans l'effort général fait pour l'enseignement.

Nous espérons, M. le ministre, en une année où votre budget — et nous nous en réjouissons — devient le plus important des budgets de l'Etat et connaît en un an un accroissement de 14 p. 100, nous espérons que les attributions qui nous concernent connaîtront au moins la même augmentation. Il n'en est rien ; nous voici de nouveau parents pauvres. Nos écoles ne pourront plus être soutenues et encouragées comme elles le devraient, et comme elles le méritent. Que faire avec 1 million 400.000 francs, qui ont dû être répartis, cette année, entre 71 établissements, alors que bien davantage, avec l'accord de nos ambassadeurs et de nos consuls généraux, vous aviez demandé une aide que vous avez dû refuser, faute de crédits. N'ayant prévu qu'une augmentation de 100.000 francs, vous allez vous trouver dans la même situation. Les problèmes vont s'accroître ; certaines écoles ne pourront être aidées et, peut-être, devront fermer. Ce qui veut dire que des enfants français, obligés de fréquenter un enseignement étranger cesseront, à terme, malgré eux, d'être Français.

Dans une intervention que j'avais eu l'honneur de faire devant vous en juin dernier, avec l'aval du président de notre commission des affaires culturelles et de tous nos collègues représentant les Français établis hors de France, cette situation difficile vous avait déjà été exposée ; et nous avions demandé que les crédits de nos petites écoles fussent doublés, voire triplés. Dans sa dernière session en septembre dernier, le Conseil supérieur des Français de l'étranger a voté à l'unanimité un vœu demandant que les crédits des petites écoles soient doublés. Nous en sommes loin ! Nous voici avec 1.500.000 francs. Ai-je

besoin de dire le peu que cela représente dans un budget qui approche de 30 milliards de francs ? Ai-je besoin de souligner la proportion — incroyablement infime — pour laquelle s'inscrivent les Français de l'étranger dans l'ensemble de cette somme ?

Or, monsieur le ministre, nous sommes deux millions de Français à vivre hors de France, soit le vingt-cinquième de la population du pays, et beaucoup d'entre nous tiennent des postes-clés, non seulement pour le rayonnement culturel hors de nos frontières, mais pour l'indispensable expansion économique de la France. Cette expansion sera menacée, si nos cadres, nos ingénieurs, nos techniciens ne peuvent avoir la certitude de pouvoir donner un enseignement français à leurs enfants.

Nous sommes deux millions, ai-je dit. Même en ne comptant que ceux de nos compatriotes qui sont immatriculés dans les consulats — et beaucoup ne le sont pas, puisque ce n'est pas obligatoire — cela fait encore près d'un million. Et en tenant hors de ce compte les enfants français d'Algérie et de Tunisie, les seuls pour lesquels l'enseignement est gratuit, et même ceux du Maroc, pour lesquels les frais d'enseignement sont modiques, cela fait encore quelque 600.000 Français qui ont créé, le plus souvent sur leur initiative et de leurs deniers, en dehors des quelques établissements qui dépendent du ministère des affaires étrangères, des écoles, des petites écoles, qui constituent des foyers précieux de survivance française et que nous nous devons de soutenir par tous les moyens. Or, ces 600.000 Français, pour leurs écoles, devront se contenter de 1.500.000 francs.

Quantitativement, et relativement, les Français établis hors de France se trouvent fort petitement considérés dans le budget de l'éducation nationale ; une fois de plus, ils n'ont pas l'impression d'être traités comme les autres, comme des Français à part entière.

Aussi devons-nous, monsieur le ministre, à l'occasion du vote des crédits du titre IV, vous faire part de nos inquiétudes. Mais nous tenons aussi, pour terminer sur une note plus optimiste, à vous dire tous les espoirs que nous plaçons dans les travaux de la commission qui a été créée sous la double égide de votre ministère et du ministère des affaires étrangères, et qui s'efforce actuellement d'élaborer un plan de scolarisation qui doit permettre à tous nos mandants, les Français de l'étranger, d'obtenir comme les Français de la métropole, la gratuité de l'enseignement. Puisque ce travail est en cours et, à ce qui nous est rapporté, progresse de façon satisfaisante, nous voulons, monsieur le ministre, vous faire confiance.

Mais sachez que ce qui aurait dû être fait cette année pour les enfants français hors de nos frontières n'a pas été accompli. Or, cette question de l'enseignement français à l'étranger est importante, très importante, non seulement pour nous, Français établis hors de France, mais pour l'expansion et le rayonnement de notre pays. (*Applaudissements.*)

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

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 1.441.830.000 F. »

« Crédits de paiement, 560.580.000 F. »

M. Pierre Giraud. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pierre Giraud. Je me bornerai, dans cette courte intervention, à reprendre deux ou trois phrases du rapport de notre collègue M. Chauvin sur les crédits prévus au titre V. Voici :

Les crédits de paiement connaissent une légère augmentation, plus 2,28 p. 100. Les autorisations de programme sont en diminution de 0,4 p. 100. Cette réduction ne porte que sur le titre V « Investissements exécutés par l'Etat », qui diminuent de 6,13 p. 100.

Nous considérons que, pour le budget de 1971, cette réduction des crédits d'investissements risque de compromettre l'avenir. C'est la raison pour laquelle nous demandons au Sénat de repousser les crédits du titre V de l'état C.

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

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement figurant au titre V de l'état C.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 16.

Nombre des votants.....	278
Nombre des suffrages exprimés.....	276
Majorité absolue des suffrages exprimés..	139
Pour l'adoption.....	179
Contre	97

Le Sénat a adopté.

« Titre VI. — Autorisations de programme, 2 milliards 25.750.000 francs » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 925 millions de francs ». — (Adopté.)

Article 70 bis (nouveau).

M. le président. Par amendement n° 105, MM. Armengaud, le général Béthouart, Carrier, Gros, Habert et Motais de Narbonne proposent, après l'article 70, d'insérer l'article additionnel (nouveau) suivant :

« Les dispositions de l'article 51 de la loi de finances rectificative pour 1964 (n° 64-1278 du 23 décembre 1964) modifié par l'article 4 de la loi de finances rectificative pour 1969 (n° 69-1160 du 24 décembre 1969) sont modifiées par la suppression des termes « en France ». »

La parole est à M. Armengaud.

M. André Armengaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi que vous le savez, l'éducation des jeunes Français à l'étranger est assurée soit par des lycées dépendant du ministère des affaires étrangères ou de lycée franco-étrangers auxquels il participe, soit par des établissements religieux, soit par les petites écoles françaises de l'étranger créées à l'initiative des associations de parents d'enfants de la circonscription consulaire considérée.

Les investissements des lycées français de l'étranger dépendent du ministère des affaires étrangères et sont assurés par ce dernier dans la limite des crédits qui lui sont alloués annuellement. Les investissements des établissements religieux sont assurés par leurs soins en fonction des décisions de leurs ordres. Restent les petites écoles françaises de l'étranger qui, jusqu'à présent, ont pu, plutôt mal que bien, arriver à financer certains investissements pour extension de leurs locaux. La raison pour laquelle ces établissements rencontrent des difficultés, c'est qu'ils ne bénéficient pas d'une garantie de l'Etat comme cela se passe en métropole.

Si l'on se réfère à l'article 51 de la loi de finances rectificative du 23 décembre 1964, rectifiée le 24 décembre 1969, on constate que, selon cet article, « la garantie de l'Etat peut être accordée, dans des conditions qui seront fixées par décret, aux emprunts qui seraient émis en France par des groupements ou par des associations à caractère national, pour financer la construction et l'aménagement de locaux d'enseignement utilisés par des établissements privés préparant à des diplômes délivrés par l'Etat ».

Dans le texte que je viens de vous lire figurent les mots « en France », ce qui a jusqu'à présent empêché — nous nous en sommes entretenus au cours des négociations que nous avons eues en tant que sénateurs représentant les Français de l'étranger, avec le Gouvernement au cours de cette année — l'Etat de garantir ces investissements.

L'amendement tend à supprimer simplement les mots « en France » dans l'article 51 de la loi de finances rectificative du 23 décembre 1964, rectifiée le 24 décembre 1969. Je demande à mes collègues et au Gouvernement de bien vouloir l'accepter.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'éducation nationale. J'ai été très sensible à l'intervention de M. Armengaud relative à la situation des petites écoles françaises à l'étranger. Elles présentent en effet une faible « surface financière » et, de ce fait, elles trouvent difficilement des prêteurs pour financer leurs investissements.

Aussi le Gouvernement est-il tout disposé à accepter l'amendement déposé par M. Armengaud afin que les prêts bénéficiant de la garantie de l'Etat puissent être émis non seulement en France, mais aussi à l'étranger.

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

M. Jean Sauvage, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (enseignement supérieur). La commission est favorable à l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 105, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel 70 bis est donc inséré dans le projet de loi.

Nous avons achevé l'examen des dispositions de la loi de finances concernant l'éducation nationale.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 26 novembre 1970, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1971, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 53 et 54 (1970-1971). — 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 :

— **Affaires culturelles** (arts et lettres, cinéma, théâtres nationaux, monuments historiques) :

M. Edouard Bonnefous, rapporteur spécial (rapport n° 54, tome III, annexe n° 1) ;

MM. Jean de Bagneux, Georges Lamousse et Michel Miroudot, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 55, tomes I, II et III).

Article 66 A.

— **Intérieur** ;

et **Intérieur** : rapatriés :

M. Joseph Raybaud, rapporteur spécial (rapport n° 54, tome III, annexe n° 20) ;

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° 59, tome I).

Article 77.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 26 novembre, à zéro heure vingt-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

Modification aux listes des membres des groupes.

GROUPE SOCIALISTE
(49 membres au lieu de 48.)

Ajouter le nom de M. Pierre Gonard.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 25 NOVEMBRE 1970

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Alimentation en eau potable.

1082 — 25 novembre 1970. — **M. Maurice Lalloy** rappelle à **M. le Premier ministre** l'émotion soulevée par la pollution de la Durance consécutive à un accident survenu à l'usine Pechiney-Saint-Gobain, à Saint-Auban. Dans les régions situées en aval du point de pollution, le fonctionnement de nombreuses distributions publiques d'eau potable a dû être en hâte suspendu, les économies industrielles et agricoles régionales ont été perturbées, l'inquiétude s'est installée chez les populations. Il lui demande : 1° de bien vouloir lui préciser l'origine, les causes et la nature de la pollution dont il s'agit ainsi que les circonstances qui ont pu, éventuellement, en accroître la gravité ; 2° de lui faire connaître les mesures qu'il compte appliquer ou les dispositions qu'il entend promouvoir pour que l'alimentation des distributions publiques utilisant l'eau de rivière traitée soit, dans l'avenir, assurée avec les garanties de sécurité et de pérennité qu'exige un service public aussi essentiel pour la santé des hommes, la sauvegarde de leur environnement et la défense des économies locales directement concernées ; 3° de rappeler, s'il le juge expédient, que le recours aux eaux souterraines demeure, conformément aux prescriptions du conseil supérieur d'hygiène publique de France, la solution technique à laquelle il convient en priorité de faire appel dès lors qu'il s'agit d'alimenter un réseau de distribution publique d'eau potable.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 25 NOVEMBRE 1970

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. »

Stages hospitaliers des étudiants.

9991. — 25 novembre 1970. — **M. Marcel Souquet** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que du fait de la nouvelle loi hospitalière, les établissements privés reçoivent une part très importante du secteur hospitalier français. Par contre, il est notoire que les centres hospitaliers universitaires (C. H. U.) souffrent d'une pénurie de lits par rapport au nombre d'étudiants qu'ils doivent former. Il lui demande devant cette situation due au manque de postes et lourde de conséquences

pour l'avenir, s'il ne conviendrait pas de permettre aux établissements privés entrant dans le cadre de la réforme hospitalière de recevoir des étudiants effectuant leurs stages hospitaliers. Cette mesure, tout en réduisant le déficit des postes hospitaliers, donnerait au secteur privé un contact permanent avec l'Université, indispensable en raison de l'évolution permanente des sciences médicales.

Collectivités locales : personnel communal.

9992. — 25 novembre 1970. — **M. Jean Aubin** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que diverses mesures législatives adoptées de 1952 à 1969, ainsi que plusieurs réponses à des questions écrites permettaient d'espérer le dépôt prochain d'un projet de loi tendant à instituer une fonction publique locale. Considérant que ledit projet n'a pas encore été déposé, il lui demande comment il entend procéder pour que le Parlement puisse se prononcer avant le 31 décembre 1970 — date qu'il semblait lui-même avoir retenue — sur des mesures qui auraient pour effet, en normalisant le recrutement, la formation et la carrière des fonctionnaires communaux, de faciliter le dialogue entre les services municipaux et ceux de l'Etat et, par voie de conséquence, de renforcer l'efficacité des élus sans mettre en cause leur autorité ni poser le préalable de la réforme des institutions communales.

Effectif des classes.

9993. — 25 novembre 1970. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les conséquences de l'application de la circulaire n° 1762/BO I du 15 avril 1970 (direction chargée des établissements d'enseignement primaire et secondaire). Il constate le caractère impératif de la fermeture des classes et le caractère facultatif de l'ouverture. Par ailleurs, les normes d'ouverture prévoient des effectifs extrêmement lourds (autres classes que le cours préparatoire 35 élèves), normes qui ne correspondent pas aux réalités de la structure pédagogique d'une école. La circulaire prévoit deux cours préparatoires à 25 élèves, les autres cours auront donc 34 élèves de moyenne, ce qui suppose des effectifs approchant 40 dans certaines classes. Dans une école à 9 classes, il y a souvent 3 cours préparatoires ce qui fait 70 à 75. Il reste environ 220 élèves pour 6 maîtres, soit une moyenne de 36, avec une organisation pédagogique très difficile, soit 6 maîtres pour 4 tranches d'âge. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour répondre à la revendication du syndicat national des instituteurs qui, plus que jamais justifiée, réclame 25 élèves par classe.

Directeurs d'écoles : décharge de classes.

9994. — 25 novembre 1970. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les conséquences de l'application de la circulaire n° 70-204 du 27 avril 1970, relative aux décharges de classes des directeurs d'écoles du premier degré. La circulaire ne prévoit que deux possibilités, soit une demi-décharge, soit une décharge totale. Par ailleurs, l'attribution est nominative et non globale en fonction d'effectifs vieux d'une année et ne tient pas compte de changements pouvant intervenir, soit dans le sens d'une augmentation, soit dans le sens d'une diminution. Ce qui est le plus important, c'est le fait que 299 élèves ne donnent droit à rien, mais 300 élèves donnent droit à une demi-décharge. Or, les conditions de vie d'une école restent les mêmes et il eût mieux valu prendre comme critère le nombre de classes. En outre, la circulaire veut que les attributions soient l'apanage du ministre au moment où la décentralisation est mise en exergue et que, par ailleurs, une liberté plus grande accordée à l'administration départementale eut permis une répartition plus équitable. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour appliquer des règles plus conformes à la situation actuelle, et notamment 2 jours de décharges pour 5 classes, pour 5, 6, 8 classes, ou 200 élèves, une demi-décharge, et pour plus de 300 élèves, une décharge totale.

Médecine scolaire.

9995. — 25 novembre 1970. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les problèmes et la très grande misère des médecins et du service de la santé scolaire. Actuellement, même si la présence scolaire de l'enfant commence à deux ans, il n'est examiné que trois fois au cours de sa scolarité jusqu'à seize ans : la première fois à l'âge de six ans pour l'admission à l'école primaire obligatoire (il arrive que cet examen n'ait pas lieu faute de personnel) ; la deuxième fois à l'âge de onze ans pour l'admission en sixième de C. E. G. ou C. E. S., la troisième fois à l'âge de seize ans pour l'admission en second cycle. Avant six ans donc, il n'y a aucun dépistage sérieux et organisé des handicaps d'ordre

physique: les déficiences de la vue et de l'ouïe, les déficiences psycho-motrices dont le dépistage entre quatre et cinq ans éviterait l'accroissement du nombre des inadaptés scolaires et par la suite des inadaptés sociaux, ce dépistage est abandonné aux seules institutrices maternelles qui n'ont reçu aucune préparation médicale pour cela, qui l'assument de manière très incomplète avec leur seule bonne volonté afin d'éviter des conséquences graves à leurs élèves. La vraie démocratisation de l'école maternelle commencerait là en donnant à chacun la possibilité d'une égalité des chances au départ puisque les handicaps décelés et traités précocement peuvent disparaître ou être compensés alors qu'il est très long et difficile de seulement les atténuer dans le cas de dépistage tardif. Entre six et onze ans, ensuite l'élève d'école primaire est complètement abandonné sur le plan sanitaire et il ne bénéficiera des services du médecin scolaire que s'il manifeste une inadaptation scolaire grave et bien installée se traduisant par des redoublements ou des échecs répétés. Pourquoi ne pas déceler cette inadaptation scolaire dès son début par des visites médicales systématiques et annuelles permettant à l'équipe médico-pédagogique, dont le médecin scolaire devrait constituer l'élément de base, d'établir et de tenir à jour le bilan global de chaque élève. En limitant dans une très large mesure les échecs et les redoublements, ce travail irremplaçable du médecin scolaire entraînerait l'augmentation du potentiel de vie et de productivité du capital-jeunesse de la nation; l'économie du pays s'en trouverait améliorée du fait qu'on pourrait attendre une productivité normale, donc accrue, du plus grand nombre d'individus. D'autre part, si l'on examine les structures squelettiques et en voie de disparition progressive du service de la santé scolaire, on constate que le double rôle, sanitaire d'abord, et médico-pédagogique du médecin scolaire ne peut être rempli normalement par le corps des médecins scolaires exerçant en France à ce jour. Comment 2.000 médecins scolaires peuvent-ils examiner valablement, même sur le seul plan clinique, plus de 11 millions d'élèves chaque année? Ces nombres ramènent à moins de 12 minutes par enfant le temps imparti pour chaque examen clinique. Que restet-il alors pour procéder au dépistage des handicaps, travail minutieux et long, qui ne s'accommode point de participation? A quel moment le médecin scolaire anime-t-il l'équipe médico-pédagogique dont l'organisation et le rôle ont été définis par les instructions officielles du ministère de l'éducation nationale? (article 12 de la loi du 15 avril 1909, circulaire du 22 avril 1958, arrêté du 16 décembre 1964, circulaire n° 65-357 du 29 septembre 1965, circulaire n° IV 67-530 du 27 décembre 1967). Par ailleurs, afin de pouvoir remplir efficacement le rôle qui lui est assigné et que les parents d'élèves, comme les éducateurs, sont en droit d'attendre de lui, le médecin scolaire devrait être à la tête d'une équipe d'assistantes sociales scolaires, d'infirmières, de secrétaires qui le déchargeraient au maximum des tâches accessoires. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à un état de fait qui ne peut se prolonger sans avoir des répercussions très graves sur l'avenir et à l'insuffisance numérique actuelle du corps des médecins scolaires qui entraînera, d'ici dix à quinze ans, des pertes importantes pour le pays, tant sur le plan sanitaire, qu'économique et financier. Par ailleurs, il lui fait observer que l'expérience présente montre, en outre, qu'il serait hautement souhaitable que le corps des médecins scolaires soit à nouveau rattaché au ministère de l'éducation nationale.

Communiqué.

9996. — 25 novembre 1970. — M. Marcel Martin exprime à M. le ministre des transports son étonnement à la lecture du communiqué paru dans la presse aux termes duquel: « A l'initiative de M. le ministre des transports, les députés, sénateurs et présidents des conseils généraux de Lorraine se sont réunis le 17 novembre au ministère des transports à Paris... Ils se sont déclarés d'accord pour examiner désormais en commun les problèmes intéressant la Lorraine et ils ont décidé de porter leurs efforts en priorité sur la préparation et la discussion du VI^e Plan... Pour marquer leur cohésion, et donner à leur action un caractère permanent, ils ont élu un bureau ». Il lui rappelle qu'à cette réunion lui-même ainsi que plusieurs de ses collègues parlementaires et présidents de conseils généraux de Lorraine n'ont pas été conviés et cela de façon délibérée. Il lui demande s'il estime normal d'opérer des discriminations entre les parlementaires, d'écarter certains d'entre eux, pour raisons d'opinion, des délibérations intéressant leur région tout en faisant croire que les élus dans leur totalité se trouvent intégrés dans un effort de coordination d'intérêt général, alors qu'en fait, il ne s'agit que d'une opération fractionnaire dont certains ont été systématiquement écartés. Il constate, en tout cas, que le communiqué précité constitue une contre-vérité dont il est regrettable qu'elle ait été officialisée par un membre du Gouvernement. Il lui demande comment il entend concilier son attitude avec les principes de la Constitution qui imposent un respect égal de la fonction parlementaire quelles que soient les opinions de ceux qui en sont revêtus.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

O. R. T. F.

9735. — M. Marcel Souquet expose à M. le Premier ministre que l'émotion soulevée, aussi bien dans le public que chez les professionnels de la télévision, par l'annonce d'une éventuelle augmentation de la taxe O. R. T. F., semble en contradiction avec la promesse faite par l'O. R. T. F. lors de l'institution de la publicité de marque à la télévision. L'augmentation citée serait, paraît-il, destinée à couvrir les frais d'installation d'une troisième chaîne. Surpris de cette hypothèse alors que de nombreux villages ne captent que la première chaîne grâce à des réémetteurs installés entièrement à leurs frais, il lui demande si l'augmentation de la taxe O. R. T. F. sera effectivement appliquée ce qui semblerait de ce fait en contradiction avec la baisse de la T. V. A. sur les téléviseurs décidée récemment par le Gouvernement. Il lui demande si, avant l'installation d'une troisième chaîne, il ne conviendrait pas que soit améliorée d'une part la qualité des programmes de la première chaîne, d'autre part que les émissions de la deuxième chaîne soient réceptives pour l'ensemble des téléspectateurs. (Question du 8 août 1970.)

Réponse. — 1° L'augmentation de la redevance qui vient d'être décidée pour prendre effet à compter du 1^{er} janvier 1971 n'est pas en contradiction avec les déclarations faites en 1968 par l'O. R. T. F. et par le Gouvernement lors de l'introduction de la publicité de marques. Le taux de la redevance, inchangé depuis 1966, aurait dû être relevé dès 1968 si l'O. R. T. F. n'avait pas disposé des ressources nouvelles de la publicité. Grâce à ces ressources, la redevance a pu être maintenue au même taux pour 1968, 1969 et 1970. Mais nul n'a prétendu ou ne pouvait prétendre que la redevance, principale ressource de l'Office, ne serait plus jamais modifiée. La hausse des prix et des salaires, d'une part, l'accroissement de l'activité de l'O. R. T. F. en heures de programmes, émissions en couleurs, équipement, etc., d'autre part, enfin, en troisième lieu, le plafonnement des ressources de publicité imposé par la nature du marché, la situation de la presse et le confort du public, rendaient évidemment impossible à la longue le maintien des taux de 1966. 2° La première chaîne est actuellement accessible à 38 p. 100 de la population. Dans un grand nombre de cas, seuls les frais d'infrastructure demeurent à la charge des communes, puisque, en vertu de conventions qu'elles ont passées avec l'Office, celui-ci rachète l'équipement d'un réémetteur dès lors que 7 p. 100 de la population de la commune considérée possède un récepteur et que le nombre de récepteurs s'élève à 200. L'achèvement de la couverture du territoire par le réseau de la deuxième chaîne, qui desservira près de 95 p. 100 de la population à la fin de 1971, a exigé de l'Office un effort d'autofinancement exceptionnel (atteignant 20 p. 100 des recettes) sur lequel s'est imputée également l'adaptation de l'appareil de production à la couleur (65 p. 100 des programmes de la deuxième chaîne). En tenant compte des délais nécessaires pour réaliser les investissements et de l'évolution à prévoir pour les deux chaînes existantes, il est normal que l'Office se préoccupe dès maintenant d'offrir au public à partir de 1973 un troisième programme qui rattrapera le retard de la France sur certains pays étrangers et permettra, soit directement, soit en dégageant du temps sur les autres chaînes, d'accroître les émissions régionales et culturelles. 3° L'abaissement de la taxe sur la valeur ajoutée frappant les récepteurs de télévision devrait favoriser la vente de ces appareils qui s'était développée jusqu'ici plus lentement en France qu'à l'étranger. Il n'est pas exclu que l'augmentation de la redevance puisse, de son côté, malgré son faible montant en valeur absolue (20 francs par an), exercer un certain effet adverse sur les intentions d'achat des consommateurs, mais il n'est pas possible de priver pour autant le budget de l'O. R. T. F. de ressources qui lui sont indispensables. D'autre part, l'abaissement de la T. V. A., bien qu'il ait été décidé sans aucun lien avec l'accroissement de la redevance, peut aboutir à compenser cet effet négatif.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE

Aviation (Mirage « Milan »).

9826. — M. Pierre-Christian Tafttinger demande à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale de bien vouloir lui faire connaître les résultats enregistrés par le prototype du Mirage « Milan » dans le domaine du décollage et de l'atterrissage. Il souhaiterait connaître quel rôle est envisagé pour cet appareil dans le cadre du programme Mirage, en particulier dans les missions d'appui au sol. (Question du 1^{er} octobre 1970.)

Réponse. — L'avion Mirage « Milan » est un dérivé du Mirage III ; son étude a été entreprise à l'initiative de la Société des avions Marcel Dassault qui, par l'amélioration des caractéristiques d'atterrissage, de décollage et de manœuvrabilité à faible et moyenne vitesse, cherche à élargir les débouchés à l'exportation du Mirage (III et V) notamment vers les pays où le relief tourmenté rend ces améliorations précieuses. Le Mirage « Milan », au poids de 12 tonnes, décolle sur une distance de 1.000 mètres à 165 nœuds et atterrit sur 700 mètres environ avec une vitesse d'approche de 160 nœuds, au poids de 7,5 tonnes. L'armée de l'air française n'envisage pas actuellement de s'équiper de cet appareil pour lequel aucun crédit n'est prévu dans le 3^e Plan militaire.

Aviation (réacteur M 53).

9848. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** de bien vouloir lui faire connaître le résultat des essais obtenus par le nouveau réacteur M 53 de la S.N.E.C.M.A. qui est destiné à la propulsion des avions de combat à mach 2,5. (Question du 7 octobre 1970.)

Réponse. — Le premier prototype du moteur M 53 a fonctionné au banc pour la première fois en fin février 1970, dans d'excellentes conditions et en avance d'un mois sur la date contractuelle. Aujourd'hui les deux premiers prototypes cumulent 100 heures de fonctionnement. La mise au point se poursuit sur des sous-ensembles expérimentaux en vraie grandeur (compresseur, chambre de combustion turbine, canal de post-combustion). Le niveau actuel des performances obtenues au plein gaz, sans post-combustion, est le suivant : 93 p. 100 de la poussée nominale ; une consommation spécifique supérieure de 4 p. 100 seulement à la consommation nominale. Les essais de post-combustion sur moteur vont débiter dès les premiers mois de 1971. En conclusion, les résultats techniques obtenus sur l'ensemble du matériel en essais sont très satisfaisants et laissent bien augurer de la suite du programme M 53.

Bâtiments militaires (gendarmeries).

9870. — **M. Raymond Boin** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** qu'en dehors des cas où l'Etat construit des casernements neufs sur son propre budget la gendarmerie recherche des maîtres d'ouvrage auprès des collectivités locales, notamment département et commune. En dépit de l'intérêt que les collectivités locales portent à la gendarmerie, à sa présence et à la valeur de son installation, des difficultés de plus en plus aiguës sont éprouvées sur le plan du financement qui procèdent essentiellement de la différence grandissante existant entre le loyer consenti par l'Etat locataire et le taux d'intérêt de l'emprunt nécessaire à la construction. En effet, la direction de la gendarmerie est tenue, pour l'établissement des baux, par des règles impératives fixées pour les réalisations de l'espèce par la circulaire n° 1-22-VII-A 6 du ministre de l'économie et des finances en date du 23 avril 1968, dont l'article 326 prévoit : « la location à l'Etat des casernes de gendarmerie construites par les collectivités locales, moyennant un loyer de l'ordre de 5 à 6 p. 100 du montant des capitaux investis, à la double condition, d'une part, que le devis de construction n'excède pas 70.000 à 80.000 francs par logement, locaux techniques et de service compris et, d'autre part, que le loyer ne soit pas revivable pendant la durée des emprunts, la révision étant en toute hypothèse possible après dix-huit ans ». Il est bien évident que de tels loyers deviennent de plus en plus inacceptables, compte tenu des taux d'intérêt couramment pratiqués à l'heure actuelle. En conséquence, étant donné la vétusté extrême et l'insuffisance d'une partie encore très importante du casernement de la gendarmerie, quelle solution satisfaisante peut être apportée aux difficultés présentes. (Question du 15 octobre 1970.)

Réponse. — Le calcul du loyer à verser par l'Etat (gendarmerie) aux collectivités locales, maîtres d'ouvrage de casernes neuves de gendarmerie, est en effet basé sur les règles fixées par la circulaire n° 1-22-VII-A 6 du ministre de l'économie et des finances en date du 23 avril 1968. Toutefois, les coûts limites prévus par ce texte entre 75.000 et 80.000 francs par unité logement, soit le logement et la quote-part des locaux de service et techniques qui s'y rattache, sont systématiquement actualisés en fonction des variations de l'indice du coût de la construction publié par l'institut national de la statistique et des études économiques. Il est donc tenu compte de la situation économique du moment. En outre, et afin de compenser la charge initiale représentée par les annuités de remboursement des emprunts éventuellement contractés par les collectivités intéressées, inhérente d'ailleurs à tout investissement à long terme, la période d'invariabilité du loyer par la gendarmerie, précédemment fixée uniformément à dix-huit ans, est réduite à la durée

d'amortissement de ces emprunts. A l'issue de cette période initiale, le loyer des casernements ainsi édifiés est défini par le service des domaines selon la valeur locative réelle des immeubles appréciée par référence aux données du marché locatif libre. Cette formule permet aux maîtres d'ouvrage de réaliser dans des délais raisonnables l'équilibre financier des opérations de l'espèce ainsi qu'en témoigne le succès de cette forme de participation volontaire des collectivités locales à la solution du problème posé par l'état actuel du casernement de la gendarmerie.

Médecine militaire (admission aux écoles.)

9898. — **M. Marcel Guislain** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** quelles sont les conditions requises qui réglementent l'admission aux écoles de médecine militaire de Lyon et de Bordeaux des étudiants titulaires du baccalauréat. D'après la liste d'admission publiée au *Journal officiel* du 13 octobre 1970, il est noté : « section Médecine, catégorie Baccalauréat ». Faut-il comprendre qu'il s'agit d'élèves titulaires d'un baccalauréat admis en catégorie P. C. E. M. 1 desdites écoles ? Quels sont les baccalauréats qui permettent de concourir à l'entrée de ces écoles. (Question du 20 octobre 1970.)

Réponse. — Les candidats aux écoles du service de santé de Lyon et Bordeaux doivent réunir les conditions suivantes au moment de l'entrée à l'École : 1° Catégorie Baccalauréat : être pourvu du diplôme du baccalauréat de l'enseignement du second degré et avoir réussi au concours d'admission auxdites écoles. L'élève est alors admis en catégorie P. C. E. M. 1 ; 2° Catégorie P. C. E. M. 2 : avoir obtenu la validation de la deuxième année du premier cycle d'études médicales. Le programme du concours (catégorie Baccalauréat) correspond au programme de la section D, mais tout candidat provenant d'une autre section peut se présenter au concours.

AFFAIRES CULTURELLES

Théâtres lyriques nationaux (réforme).

9463. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires culturelles** de bien vouloir lui faire savoir comment évolue la réforme de la réunion des théâtres lyriques nationaux et quels sont en particulier les programmes de création ou de reprises prévus pour l'année 1970-1971. (Question du 29 avril 1970.)

Réponse. — La réforme de la réunion des théâtres lyriques nationaux implique, d'une part, la rénovation et la modernisation des moyens techniques du Palais Garnier et, d'autre part, la remise en ordre des méthodes et des conditions de travail des personnels des deux théâtres. En ce qui concerne le premier point, le calendrier des travaux est établi ; ceux-ci doivent être effectués pendant la période de fermeture de l'Opéra (1^{er} août 1970-1^{er} octobre 1971). Les plus importants de ces travaux sont les suivants : le remplacement du jeu d'orgue ; la dépose du cyclorama ; la réfection du plancher de scène ; l'installation de porteuses électriques sur la scène ; l'aménagement des accès à la salle de répétitions Bailleau. Il convient de noter que les travaux affectant la scène et ses dégagements devront être achevés en mai 1971 pour permettre les répétitions musicales et scéniques des ouvrages qui seront donnés à l'Opéra à partir du 1^{er} octobre 1971. La remise en ordre des méthodes et des conditions de travail est subordonnée à la modification des conventions collectives en vigueur depuis 1962. Ces conventions ont été dénoncées en février 1969 mais les négociations en vue de la conclusion de nouveaux contrats collectifs ne se sont réellement engagées que dans le courant du dernier trimestre 1969. Au cours des huit derniers mois de très nombreuses séances de travail ont réuni à l'Opéra, sous la présidence de l'administrateur, les représentants syndicaux, les délégués du personnel et les responsables des différents services des deux théâtres. Des réunions ont également eu lieu au ministère des affaires culturelles. A ce jour, aucun accord n'a pu être réalisé sur les points essentiels permettant un travail normal ; les négociations continuent. L'Opéra étant fermé au public jusqu'en octobre 1971, le ballet et ses étoiles, les chanteurs, les choristes et l'orchestre donneront des spectacles au Palais des Sports et au théâtre des Champs-Élysées. Pour la saison 1970-1971, l'Opéra au palais des sports, du 13 octobre au 15 novembre 1970, a donné les spectacles suivants : *La Damnation de Faust*, *L'Oiseau de Feu*, *Le Sacre du Printemps*, *Gisèle*. Pour la saison 1970-1971, le programme des créations et des grandes reprises de l'Opéra-Comique est le suivant : septembre 1970 : *La Tosca* (reprise), *L'Annonce faite à Marie* (création mondiale) ; décembre 1970 : *Orphée aux Enfers* (création) ; janvier 1971 : *Lucie de Lammermoor* (création) ; février 1971 : ballet *Cendrillon* (création) ; mars 1971 : *La Traviata*

(reprise) ; mai 1971 : trois œuvres contemporaines : *Le Jeu de l'Oie* (Claude Prey), *Syllabaire pour Phèdre* (Maurice Ohana), *Protocole* (Luis de Pablo) (création) ; juin 1971 : *L'Enlèvement au Sérail* (création).

AGRICULTURE

Viticulture (règlement communautaire.)

8570. — M. Marcel Souquet attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le nouveau projet présenté aux ministres de l'agriculture des Six siégeant à la commission du Marché commun. Au moment où les grandes régions à vocation viticole sont engagées dans la voie du perfectionnement de leurs cépages et vinifications, et dans la recherche de la qualité des vins de consommation courante sélectionnés, il apparaît que : 1° cette nouvelle proposition de règlement du marché des vins en Europe ne s'intéresse pas suffisamment aux possibilités qualitatives des secteurs typiques sur lesquels, notamment, les vigneronniers méridionaux accomplissent une véritable mission pour l'amélioration des vins de table ; 2° ce règlement ne précisant pas qu'un producteur de vin est celui qui déclare une récolte de vin sur une certaine surface de vignes, une équivoque est entretenue par lui sur les vinifications spéculatives et frauduleuses de certains complexes portuaires de partenaires sans vignobles ; 3° ce règlement paraît ignorer la préférence européenne en admettant au statut des vins de table, des vins en provenance des pays tiers qui, produits à la faveur de charges salariales et sociales dérisoires dans des pays sous-développés, bénéficient, en ce moment même, de tarifs douaniers très inférieurs au tarif extérieur commun et deviennent, par-là, source d'une concurrence inadmissible contraire à l'esprit et à la lettre du Traité de Rome ; 4° éludant les réformes des chapitres douaniers 20-04 suggérées par les projets antérieurs, ce règlement entretient une confusion regrettable sur la réception en douane et la commercialisation des moûts mutés d'importation, qui, circulant au prétexte d'élaboration des jus de raisins, contribuent en réalité à la fabrication des vins artificiels, à leur enrichissement abusif, contrairement aux interdictions de remise en fermentation énoncées en France par les articles 11 et 32 bis du décret du 31 août 1964 modifié le 20 septembre 1965. Il lui demande de bien vouloir tenir compte de ces suggestions, afin d'éviter l'application d'un règlement communautaire défavorisant les marchés viti-viticoles français au profit d'une production de vin non engagée dans la voie du perfectionnement. (*Question du 28 mai 1969 transmise pour attribution par M. le ministre de l'économie et des finances à M. le ministre de l'agriculture.*)

Réponse. — 1° Le règlement 816/70 du 28 avril 1970 ne vise qu'à fixer des seuils minima pour les vins de table admis à circuler librement dans la Communauté. L'effort de qualité réalisé par les viticulteurs méridionaux ne peut que les placer dans des conditions satisfaisantes, pour faire face à la concurrence des produits provenant des autres Etats membres. La plus-value, obtenue par les producteurs de vins de l'article 26 au cours de la dernière campagne, constitue la justification de la politique suivie. 2° Il est exact que la notion de producteur, telle qu'elle était définie dans le code du vin, n'a pu être retenue dans ce règlement, compte tenu de la situation existant dans les Etats membres, où l'achat de vendanges par le commerce est une pratique courante. Toutefois, ce texte comporte un certain nombre de dispositions — notamment l'article 28 — qui permettent d'éviter le trafic réalisé dans des installations portuaires d'Etats membres non producteurs. 3° En ce qui concerne la préférence communautaire, le règlement précédemment énoncé instaure une protection à la frontière commune efficace : cette protection devant assurer à la fois une défense du niveau des prix et une priorité d'écoulement des vins communautaires. A cette fin, ce règlement institue deux mécanismes : un prix de référence entraînant sur les vins importés au-dessous de ce prix la perception, en sus des droits de douane, d'une taxe compensatoire ; une clause de sauvegarde susceptible d'être mise en œuvre compte tenu des données du bilan prévisionnel et du rythme des importations, c'est-à-dire en fonction des données quantitatives. 4° Enfin, en vertu des articles 28 et 29, paragraphe 1, du document précité, les moûts mutés ne peuvent circuler dans la Communauté que s'ils sont accompagnés d'un certificat relatif à leur destination, contrôlée par l'administration ; ces certificats, dont les modalités d'utilisation font l'objet du règlement 1022/70 du 22 mai 1970, interdisent, pour les moûts mutés, d'être employés à des fins autres que celles pour lesquelles l'importation a été décidée.

Viticulture (mévente du vin).

1214. — M. Marcel Souquet attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les difficultés économiques des différentes régions viticoles dues en grande partie à la mévente du vin liée au marasme général des affaires. Considérant : d'une part, l'arrêt

des achats, la carence des paiements commerciaux et la tendance à la baisse généralisée des prix au stade de la production, d'autre part, que les vins achetés ne sont ni retirés ni payés et risquent d'entraîner certaines faillites dues aux faits cités, les importations abusives tolérées, la détaxation complète des vins du Maroc et de Tunisie, l'allègement douanier anormal sur les vins d'Algérie qui fait ressortir des prix anormalement bas à l'arrivée dans les ports français, ce qui interdit toute facturation des vins achetés précédemment à des prix convenables, les récents accords intervenus entre l'Espagne et la France pour la livraison d'avions « Mirage », il lui demande l'arrêt immédiat de toutes importations n'entrant pas dans le cadre de la complémentarité quantitative, le volume des vins importés d'Algérie, de Tunisie et du Maroc du 1^{er} septembre 1969 au 1^{er} février 1970 et les volumes projetés à l'importation du 1^{er} février 1970 au 31 août 1970, le relèvement immédiat du prix de campagne, le déblocage de tous crédits permettant d'éviter le marasme commercial que l'on connaît, l'assurance que le règlement des « Mirage » devant être livrés à l'Espagne ne sera en aucune façon lié à des importations de vins de ce pays. (*Question du 18 février 1970.*)

Réponse. — Pour la campagne 1969-1970, la situation dans le secteur du vin a été la suivante : les prix se sont maintenus à un niveau élevé durant les premiers mois de la campagne et, s'il est vrai qu'ils ont accusé depuis quelques temps une certaine baisse, il faut noter cependant que globalement l'évolution des prix se traduit par une augmentation de l'ordre de 20 p. 100 par rapport à la précédente campagne ; à certaines difficultés commerciales qui ont pu être constatées chez les professionnels, il a été pallié, par l'ouverture de contrats spéciaux de vente, dispositif destiné à encourager la reprise rapide des transactions ; enfin, le volume des importations en provenance des pays tiers a été calculé en vertu du principe désormais fondamental de la complémentarité quantitative ; ce volume, compte tenu du déficit de la récolte 1969 (inférieure de plus de 15 millions d'hectolitres par rapport à la campagne précédente) avait été fixé pour l'Algérie à 7.400.000 hectolitres, de manière à permettre un substantiel dégonflement des stocks, tant au commerce qu'à la propriété, dégonflement qui a été en majeure partie réalisé. Les importations réalisées au cours de cette campagne n'ont jamais dérogé à ce principe ; la possibilité accordée par la commission des communautés européennes, dans son règlement 1678/70, de proroger les délais d'importations jusqu'au 31 octobre 1970, n'a pas été utilisée pour permettre de nouvelles importations, mais uniquement pour solder des litiges existant déjà lors de la parution de ce texte. Pour l'actuelle campagne, aucune importation nouvelle n'est envisagée, tant que ne seront pas connus de façon précise les résultats de récolte, et ce, malgré la possibilité de prorogation qui a été accordée aux Etats membres par le règlement de la Communauté européenne déjà précité. Enfin il y a lieu de préciser que l'exportation de Mirages sur l'Espagne ne comportait aucune contrepartie d'importation de produits viticoles.

Coopératives agricoles.

9830. — M. Edgar Tailhades demande à M. le ministre de l'agriculture : 1° si les membres d'une société civile agricole exploitant directement un domaine lui appartenant peuvent souscrire à titre personnel des parts d'une société coopérative agricole de production (type 1), en leur qualité de « possédant des intérêts entrant dans l'objet social de la coopérative ; 2° pour le cas où la question ci-dessus appellerait une réponse négative, s'il est malgré tout possible à sept sociétés civiles agricoles de constituer une coopérative en adoptant les statuts type 1, et par quel moyen le président du conseil d'administration de ladite coopérative doit, semble-t-il, être obligatoirement une personne physique et un sociétaire, suivant les dispositions des articles 19-1, 22-3 et 23-1 des statuts types des sociétés coopératives de production, ou s'il ne reste dans ce cas que la possibilité d'adopter les statuts du type 2 d'une société administrative : administrateur unique. (*Question du 2 octobre 1970.*)

Réponse. — 1° Il résulte des dispositions de l'article 8 du décret n° 59-286 du 4 février 1959 modifié, portant statut juridique de la coopération agricole à forme civile, que l'adhésion à une société coopérative agricole à forme civile entraîne pour le sociétaire l'engagement d'utiliser, pour les besoins d'une exploitation agricole déterminée, les services de la société et de souscrire des parts sociales en fonction de cet engagement. Dans ces conditions, si l'exploitation d'un domaine est assurée par une société civile, il appartient à cette société civile et non à ses membres pris individuellement d'adhérer à la coopérative et de souscrire les engagements statutaires utiles ; 2° il est loisible à sept sociétés civiles agricoles de constituer une société coopérative agricole de production de type 1, leur représentation au conseil d'administration de la coopérative pouvant être assurée, en application des dispositions

des statuts-types (art. 19, § 2), par leur représentant légal ou par un délégué régulièrement habilité par elles à cet effet, sans qu'il soit nécessaire que ce représentant légal ou ce délégué soit parsonnellement sociétaire de la coopérative, aucune disposition du statut juridique de la coopération agricole à forme civile ne mettant, par ailleurs, obstacle à ce que le mandataire d'une société civile d'exploitation agricole soit élu président de la société coopérative, à forme civile, à laquelle cette société civile a adhéré.

ECONOMIE ET FINANCES

Attribution de bourses.

9436. — **M. André Fosset** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que pour constituer un dossier de candidature à l'attribution d'un logement en résidence universitaire, il est demandé à un étudiant boursier, majeur, poursuivant ses études en une ville éloignée du domicile de sa famille et ayant épousé une jeune fille également majeure, de produire l'extrait des rôles et le certificat d'imposition et de non-imposition de ses parents et des parents de son épouse; qu'il est en outre précisé oralement aux demandeurs que si le revenu annuel imposable d'une des familles dépasse 40.000 francs (sans préciser si ce plafond s'applique de la même manière quelles que soient les autres charges de la famille) toute chance d'attribution est exclue; il lui demande, une telle mesure supposant que l'administration universitaire considère qu'une famille disposant d'un tel revenu doit aider son enfant majeur marié à assumer ses charges de logement, si l'aide qui dans ces conditions serait apportée par la famille peut venir en déduction du montant du revenu imposable à l'I. R. P. P. et, dans la négative, s'il n'estime pas opportun d'appeler l'attention de son collègue de l'éducation nationale sur le caractère inéquitable d'une exigence à laquelle la législation fiscale n'admet pas qu'il soit donné satisfaction. (Question du 23 avril 1970.)

Réponse. — La réglementation appliquée par les services de l'éducation nationale pour l'attribution d'un logement à un étudiant dans une résidence universitaire ne peut avoir d'incidence en matière d'impôt sur le revenu, car il s'agit de deux domaines entièrement différents. Il est rappelé toutefois qu'en vertu de l'article 156-II-2° du code général des impôts, les dépenses exposées pour l'entretien d'enfants qui ne peuvent être pris en compte au titre du quotient familial sont déductibles du revenu global lorsqu'elles présentent le caractère de pensions alimentaires répondant aux conditions fixées par les articles 205 à 211 du code civil. Tel peut être le cas des dépenses entraînées par la fourniture d'un logement. Mais le point de savoir si ces dépenses relèvent, dans la situation évoquée par l'honorable parlementaire, de l'obligation alimentaire est une question de fait dont l'appréciation appartient au service local des impôts, sous réserve, bien entendu, du droit de réclamation des contribuables devant les tribunaux administratifs.

Impôt sur le revenu (déductions).

9850. — **M. Robert Llot** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'épouse d'un citoyen américain domicilié en Belgique exerce en France, où elle ne possède ni domicile ni résidence, une activité commerciale. Il lui demande si ce contribuable peut être admis à déduire au titre de l'impôt sur le revenu dont il est redevable en France, à raison des bénéfices réalisés par son épouse dans notre pays, le montant de la pension alimentaire qu'il verse à sa première femme domiciliée aux U. S. A. en vertu d'un jugement de divorce rendu par un tribunal américain. (Question du 7 octobre 1970.)

Réponse. — Dans la situation exposée par l'honorable parlementaire, le contribuable ne peut déduire de ses revenus imposables en France la pension alimentaire qu'il verse à son ex-épouse domiciliée aux Etats-Unis d'Amérique.

EDUCATION NATIONALE

Collectivités locales (logements des instituteurs).

9886. — **M. Edouard Bonnefous** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si les dispositions du décret du 24 février 1960 relatif à l'occupation des logements communaux par des fonctionnaires de l'Etat doivent s'appliquer aux instituteurs et aux fonctionnaires de l'éducation nationale qui ont statutairement droit au logement de fonction (instituteurs exerçant dans des écoles communales, directeurs, intendants, sous-directeurs de C. E. S.). Ces formalités paraissent superflues dans la mesure où la collectivité

locale a pris avant la création de l'établissement l'engagement par délibération de mettre précisément ces logements à la disposition de l'Etat pour le logement des fonctionnaires en question. (Question du 15 octobre 1970.)

Réponse. — Compte tenu de la diversité des établissements d'enseignement qui dépendent soit de l'Etat, soit des collectivités locales, la réglementation des conditions d'occupation de logement par les fonctionnaires de l'Etat diffère selon qu'il s'agit de locaux qui appartiennent ou sont occupés par l'une ou l'autre de ces collectivités publiques. En ce qui concerne les personnels de l'Etat ou des établissements publics nationaux logés dans des immeubles appartenant à ces établissements ou détenus par eux à un titre quelconque, les autorisations d'occupation sont, selon la réglementation en vigueur (décret du 27 novembre 1962 et circulaire du 23 janvier 1969, délivrées par le chef d'établissement après avis du conseil d'administration. Quant à la régularisation des occupations, dans les immeubles appartenant aux établissements d'enseignement relevant des collectivités locales ou détenus par eux à un titre quelconque, le décret du 24 février 1960 prévoit que des délibérations et des décisions des autorités locales fixent les emplois dont les titulaires sont appelés à bénéficier de l'attribution d'un logement. L'intervention des textes précités a eu pour conséquence d'assujettir l'ensemble des agents de l'Etat logés en raison de leur fonction dans les établissements d'enseignement, que ceux-ci relèvent des collectivités ou de l'Etat, à un régime identique à celui institué par le décret du 7 juin 1949 relatif aux concessions de logement dans les immeubles détenus par l'Etat. Les seules différences résident dans les conditions d'octroi des titres d'occupation, ou les autorisations à requérir. Il est à souligner à cet égard que la réglementation ci-dessus rappelée a eu pour effet de supprimer pour les fonctionnaires tout droit statutaire au logement. Toutefois, cette réglementation n'est nullement applicable aux instituteurs. Selon les lois du 30 octobre 1886 et du 19 juillet 1889, et le décret du 21 mars 1922, il incombe aux communes de mettre un logement à la disposition des maîtres et maîtresses des écoles primaires élémentaires publiques ou de leur verser une indemnité représentative de logement.

M. le ministre de l'éducation nationale fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9929 posée le 29 octobre 1970 par **M. Serge Boucheny**.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Bruits.

9842. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** de bien vouloir lui faire connaître les assurances qu'il peut donner sur le plan technique aux chefs des services de l'hôpital Ambroise-Paré qui sont très préoccupés par l'imminence des travaux de construction d'une autoroute sous cet hôpital. Ces médecins se demandent en effet si, dans l'intérêt de leurs malades, la seule formule n'est pas la fermeture partielle ou totale de cet hôpital pendant la durée des travaux les plus bruyants. (Question du 7 octobre 1970.)

Réponse. — Le problème des nuisances du chantier de construction de la tranchée couverte de l'autoroute A 13 à proximité de l'hôpital Ambroise-Paré à Boulogne-sur-Seine a été examiné avec un soin tout particulier. En premier lieu, la technique utilisée tend à limiter strictement les travaux à l'air libre. Après exécution des murs latéraux, suivant la technique des parois moulées dans le sol, puis de la dalle de couverture, les terrassements seront en effet réalisés en souterrain. Quant au problème du bruit, il a fait l'objet d'études très poussées avec le concours du centre scientifique et technique du bâtiment. Une campagne de mesures détaillées et précises de l'intensité des bruits émis par les engins et matériels utilisés a été effectuée sur un important chantier du boulevard périphérique, conduit suivant des techniques analogues. Cette étude a servi de base à la définition des précautions qui seront prises pour limiter strictement l'intensité du bruit du chantier de Boulogne. Ces précautions seront de trois ordres : construction avant le début des travaux d'un écran anti-bruit provisoire de 10 mètres de hauteur et de 310 mètres de longueur, au droit du chantier, dans l'enceinte de l'hôpital; réduction du bruit à la source par utilisation des engins les moins bruyants; report à bonne distance, et mesure de protection par écran anti-bruit individuel, des compresseurs qui alimenteront alors le chantier par l'intermédiaire de canalisations d'air comprimé. L'ensemble des résultats de ces études a été transmis à l'administration de l'assistance publique et porté à la connaissance des médecins de l'hôpital. Il doit, par ailleurs, être procédé, en présence des représentants de cette administration et des médecins de l'hôpital, à

des mesures d'intensité de bruit, dans des conditions comparables à celles qui sont envisagées. En tout état de cause, des prescriptions très précises et strictes seront imposées à l'entreprise chargée des travaux dans le marché qui la liera à l'administration; ces prescriptions seront au préalable soumises à l'accord de l'administration de l'assistance publique. La période où des travaux bruyants pourront avoir lieu à proximité des bâtiments de l'hôpital, sera inférieure à six mois. Les dispositions qui sont ainsi prises permettent de considérer que ce chantier n'engendrera pas de nuisances supérieures à celles qui sont observées lors des travaux d'agrandissement d'un hôpital.

INTERIEUR

Collectivités locales (gestion).

9719. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de quelle manière le maire d'une commune dont la gestion a fait l'objet d'observations par la voie du rapport public de la Cour des comptes peut obtenir l'insertion de son mémoire en réponse au *Journal officiel*. (Question du 29 juillet 1970.)

Réponse. — Les observations formulées par la Cour des comptes dans son rapport public annuel sont suivies par les éclaircissements que les administrations ont présentés en réponse à ces observations et celles-ci sont insérées de la même façon au *Journal officiel*. Au cas particulier, le département ministériel technique compétent a sans aucun doute invité les responsables locaux, et en premier lieu le maire de la commune, à lui fournir toutes explications et renseignements utiles pour la préparation de sa réponse. Une réponse plus précise ne peut être donnée à la présente question sans la connaissance du nom de la commune à laquelle il est fait allusion.

Vente d'ouvrages licencieux.

9796. — **M. René Monory**, prenant acte de la décision de **M. le préfet de police** tendant à interdire l'accès des mineurs de moins de dix-huit ans aux librairies qui mettent en vente des ouvrages licencieux ou pornographiques, demande à **M. le ministre de l'intérieur** pour quelles raisons cette mesure est limitée à la seule ville de Paris. Il lui demande également de bien vouloir lui faire connaître quel est le sentiment du Gouvernement sur la multiplication des points de vente ainsi concernés. (Question du 19 septembre 1970.)

Réponse. — Le ministre de l'intérieur a adressé des instructions aux préfets pour les inviter à interdire l'accès des mineurs de moins de dix-huit ans aux librairies spécialisées dans la vente des ouvrages licencieux ou pornographiques, une telle mesure ne devant évidemment pas être limitée à la seule ville de Paris bien que le plus grand nombre de ces établissements soient implantés dans la capitale. Il est enfin rappelé à l'honorable parlementaire que toutes les librairies, spécialisées ou non, sous réserve du respect des mesures d'interdiction de vente aux mineurs, d'exposition ou de publicité qui auraient pu être prononcées par application des dispositions de la loi du 16 juillet 1949, peuvent offrir à la vente les ouvrages de l'espèce. Des contrôles permanents et systématiques sont par ailleurs effectués dans ces librairies spécialisées par les services de police.

Jeu sur la voie publique.

9808. — **M. Fernand Lefort** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les activités néfastes de certains personnages qui opèrent depuis quelques mois dans les marchés de la zone Sud de Saint-Ouen, plus communément appelés « Marchés aux puces ». Il est déjà connu que les riverains, qu'ils soient piétons ou automobilistes, éprouvent chaque semaine, durant les trois jours d'ouverture des marchés, bien des difficultés à circuler librement. A cela vient s'ajouter aujourd'hui un inconvénient supplémentaire — sensible pour les Audoniens domiciliés à cet endroit — et qui, de surcroît, relève des principes les plus amoraux. On peut observer, en effet, notamment dans les rues Jules-Vallès et Paul-Bert, des attroupements débordant largement sur la chaussée; là, se tiennent des individus sans scrupules qui se livrent à un jeu de cartes que l'on connaît sous le nom de « bonneteau ». Non contents de provoquer une gêne sérieuse, ils profitent de la crédulité de quelques curieux pour leur soutirer de l'argent. Véritable bande organisée, les uns ont pour rôle de manier les cartes, les autres de solliciter le joueur éventuel et de guetter le passage du car de police. De telles pratiques, scandaleuses à plus d'un titre, qui s'apparentent

en fait à un vol manifeste, soulèvent, avec juste raison, la réprobation des habitants du quartier qui s'étonnent qu'elles puissent être encore tolérées. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre afin de mettre définitivement un terme à de tels agissements. (Question du 24 septembre 1970.)

Réponse. — La recrudescence des jeux de cartes connus sous le nom de « bonneteau » n'a pas échappé à l'attention des services de police compétents. Ils tombent sous le coup de la contravention de l'article R. 35 (et 5) du code pénal si le joueur est surpris seul. Ils sont sanctionnés des peines de l'escroquerie lorsqu'une équipe de « bonneteurs » a pu être interpellée en flagrant délit. Il convient de souligner les difficultés rencontrées par la police en la matière. Les interpellations simultanées nécessitent une personnel nombreux, réparti dans différents véhicules d'observation reliés par radio. Pour ces cinq dernières années, le service des jeux de la préfecture de police a effectué trente et une interventions positives qui ont permis de déferer au parquet quatre-vingt-deux « bonneteurs ». Cette action s'est révélée particulièrement efficace aux abords des hippodromes. Elle doit être poursuivie sur les marchés, en particulier celui de Saint-Ouen.

Collectivités locales (contremaîtres communaux).

9829. — **M. Marcel Martin** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fait que, par l'arrêté paru au *Journal officiel* du 13 juin 1970 et portant la réforme des catégories C et D pour les agents communaux, la situation particulière des contremaîtres et assimilés se trouve inchangée. Ainsi, par exemple, le traitement d'un contremaître au 10^e échelon reste, au 1^{er} janvier 1970, à l'indice brut 365 à parité avec le nouvel indice de traitement des maîtres ouvriers et des chefs d'équipe au 10^e échelon, lequel passe de 345 à 365. Etant donné que le recrutement des contremaîtres se fait généralement par concours alors que dans les autres catégories précitées l'avancement se fait par promotion, et compte tenu des responsabilités qu'ils assument — ils ont sous leurs ordres jusqu'à 60 personnes tant chefs d'équipes que maîtres ouvriers et ouvriers professionnels dont ils dirigent et surveillent les travaux — il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour que l'échelle de traitement de ces agents bénéficie d'une amélioration. (Question du 2 octobre 1970.)

Réponse. — La réforme instituée par les arrêtés du 25 mai 1970, publiés au *Journal officiel* du 13 juin 1970, a étendu au personnel communal les mêmes dispositions que celles décidées en faveur des agents de l'Etat des catégories C et D. En ce qui concerne la maîtrise ouvrière communale et notamment l'emploi de contremaître dont l'homologue exact existe à l'Etat, une modification de l'échelle de rémunération ne pourrait être envisagée que si le parallélisme étroit qui existe actuellement avec celle des fonctionnaires de l'Etat était rompu dans un sens favorable à ces derniers.

JUSTICE

Huissiers de justice.

9881. — **M. Marcel Nuninger** expose à **M. le ministre de la justice** qu'en vertu de l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 45-2592 du 2 novembre 1945, les huissiers de justice peuvent procéder aux prises et ventes publiques dans les lieux où il n'est pas établi de commissaires-priseurs et qu'en vertu de l'article 19 du décret n° 56-222 du 29 février 1956 portant règlement d'administration publique pour l'application de la susdite ordonnance, ils doivent alors se conformer aux lois et règlements relatifs aux commissaires-priseurs. Par ailleurs, en vertu de l'article 3 de l'ordonnance du 26 juin 1816, modifiée par décret n° 69-762 du 24 juillet 1969, les commissaires-priseurs feront exclusivement toutes les prises et ventes publiques aux enchères de meubles corporels qui auront lieu dans la commune de leur établissement. Il lui demande si, en Alsace-Lorraine, où il n'existe pas de commissaires-priseurs, un huissier de justice peut procéder à une vente aux enchères publiques dans une commune où il n'a pas sa résidence et dans laquelle est établi un de ses confrères. (Question du 11 juillet 1970.)

Réponse. — La compétence exclusive accordée aux commissaires-priseurs pour procéder dans la commune de leur résidence aux prises et aux ventes publiques de meubles corporels ne s'étend pas aux autres officiers ministériels vendeurs de meubles: notaires, huissiers de justice et greffiers de tribunal d'instance titulaires de charge. Ceux-ci ont le droit d'effectuer concurremment les prises et les ventes publiques mobilières, dans les limites de leur compétence territoriale respective, dès lors qu'un commissaire-priseur n'est pas établi dans la commune où a lieu la vente. Dans le ressort de la cour d'appel de Colmar où il n'existe pas de commissaire-priseur, un huissier de justice qui, en vertu de son statut, est compétent pour accomplir les actes de son ministère dans le ressort

du tribunal d'instance de sa résidence, a donc qualité pour procéder à une vente aux enchères publiques mobilières dans toute commune située dans ce ressort, sous réserve des limites posées par la jurisprudence en matière de concurrence déloyale.

Délinquance juvénile (vols de voitures).

9909. — M. Pierre Giraud attire l'attention de M. le ministre de la justice sur le fait qu'une partie des récents incendies de forêts est due à l'inconscience de deux jeunes gens qui, voulant faire disparaître les traces de vol d'une voiture, y ont mis le feu ; qu'il semble que les vols de voitures paraissent se multiplier sans cesse et qu'il y a là un problème grave. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître le nombre d'affaires et de jugements intervenus entre 1965 et 1969 concernant les vols de voitures dans lesquels sont impliqués des jeunes de seize à vingt et un ans. (Question du 22 octobre 1970.)

Réponse. — Les renseignements réunis dans le compte général du ministère de la justice qui renferme l'ensemble des éléments statistiques en matière répressive ne permettent pas de préciser le nombre des jugements rendus sur des poursuites exercées pour vols de voitures commis par des mineurs de seize à vingt et un ans. En revanche, d'après les statistiques établies par les services de police et gendarmerie le nombre des infractions de cette nature s'est établi pour la période considérée :

	Garçons.	Fillles.
1965	9.333	230
1966	9.829	321
1967	11.381	437
1968	13.036	519

Pour l'année 1969 les statistiques sont en cours d'établissement. Il convient d'indiquer que les chiffres ci-dessus concernent les vols de voitures ainsi que des autres engins motorisés, étant observé que les vols de cette dernière catégorie représentent le quart du total. L'honorable parlementaire peut être assuré que le caractère extrêmement préoccupant de la situation qu'il signale n'échappe pas aux autorités judiciaires.

Aide médicale urgente.

9832. — M. Marcel Guislain rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale la note d'information n° 27 émanant de ses services et faisant état d'un rapport d'un groupe de travail qui prévoit les secours d'urgence à apporter aux accidentés et à certains malades atteints d'affections subites et graves. Il lui demande la façon dont il entrevoit l'installation dans les centres hospitaliers, C. H. U., C. H. R., C. H. et hôpitaux d'un service d'aide médicale urgente recevant les appels du public ; quel organisme coordinateur permettra d'associer à cette aide médicale urgente les médecins, infirmières, sapeurs-pompiers, ambulanciers, associations de secours, etc., si les caisses de sécurité sociale seront habilitées à honorer les frais occasionnés par le transport des blessés et malades urgents, ainsi que les remboursements au tarif général de soins dispensés par le personnel médical et paramédical intéressé. (Question du 2 octobre 1970.)

Réponse. — Le ministère chargé de la santé publique a depuis longtemps constaté que des difficultés très importantes s'opposent, en l'état actuel des choses, à ce que les malades et blessés en état de détresse reçoivent dans des conditions de temps acceptables, les soins que nécessite leur état. Plusieurs mesures ont été prises sous forme d'instructions adressées aux préfets, et un décret, celui du 2 décembre 1965, fait obligation à certains hôpitaux de se doter de moyens mobiles de secours et de soins d'urgence. Bien que ce décret soit d'application difficile, il n'en a pas moins permis, au sein de plusieurs hôpitaux, d'organiser des embryons de service qui préfigurent d'ores et déjà ce que devraient être les services d'aide médicale urgente dont la mise sur pied est souhaitée par le groupe de travail auquel fait allusion l'honorable parlementaire. Le service d'aide médicale urgente serait à la disposition du public, du corps médical, des services de police et de secours. Il pourrait agir comme un organe de renseignements et de conseil, mais il pourrait également conduire lui-même des actions de secours, soit avec ses moyens propres, soit en faisant appel à des moyens qui lui seraient extérieurs. Le service d'aide médicale urgente, organisé par le préfet dans chaque département, serait donc cet organisme coordinateur auquel l'honorable parlementaire fait allusion. Quant à la prise en charge par les caisses de sécurité sociale des frais occasionnés par le transport des blessés et malades, ainsi que des soins dispensés par le personnel médical et paramédical intéressé, elle ne devrait guère soulever de difficultés puisqu'elle ne constituerait pas une innovation par rapport à la réglementation en vigueur.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 25 novembre 1970.

SCRUTIN (N° 16)

Sur les crédits du ministère de l'éducation nationale inscrits au titre V de l'état C du projet de loi de finances pour 1971.

Nombre des votants.....	278
Nombre des suffrages exprimés.....	276
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	139

Pour l'adoption	179
Contre	97

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.		
Ahmed Abdallah.	Roger Duchet.	Michel Maurice-Bokanowski.
Hubert d'Andigné.	Baptiste Dufeu.	Jacques Maury.
Louis André.	Charles Durand	Jacques Ménard.
André Armengaud.	(Cher).	André Messenger.
Jean Aubin.	Hubert Durand	André Mignot.
Jean de Bagneux.	(Vendée).	Paul Minot.
Octave Bajoux.	Yves Durand	Michel Miroudot.
Hamadou Barkat	(Vendée).	Marcel Molle.
Gourat.	François Duval.	Max Monichon.
Edmond Barrachin.	Jean Errecart.	René Monory.
Maurice Bayrou.	Fernand Esseul.	Claude Mont.
Joseph Beaujannot.	Yves Estève.	Geoffroy de Montalembert.
Jean Bertaud.	Charles Ferrant.	André Monteil.
Jean Berthoin.	Jean Fleury.	Lucien De Montigny.
Général Antoine	Marcel Fortier.	André Morice.
Béthouart.	André Fosset.	Léon Motais de Narbonne.
Jean-Pierre Blanc.	Pierre Garet.	Jean Natali.
Jean-Pierre Blanchet.	Lucien Gautier	Jean Noury.
René Blondelle.	(Maine-et-Loire).	Marcel Nuninger.
Raymond Boin.	Victor Golvan.	Dominique Pado.
Edouard Bonnefous	Jean Gravier (Jura).	Henri Parisot.
(Yvelines).	Louis Gros.	François Patenôtre.
Raymond Bonnefous	Paul Guillard.	Marc Pautet.
(Aveyron).	Paul Guillaumot.	Paul Pelleray.
Georges Bonnet.	Louis Guillou.	Jacques Pelletier.
Charles Bosson.	Jacques Habert.	Albert Pen.
Jean-Marie Bouloux.	Roger du Halgouet.	Lucien Perdereau.
Pierre Bouneau.	Yves Hamon.	Guy Petit.
Amédée Bouquerel.	Baudouin de Haute-	Jean Piales.
Philippe de Bourgoing	cloccque.	André Picard.
Jean-Erich Bousch.	Jacques Henriet.	Jacques Piot.
Robert Bouvard.	Gustave Héon.	Alfred Poroi.
Martial Brousse	Roger Houdet.	Georges Portmann.
(Meuse).	René Jager.	Roger Poudonson.
Pierre Brun (Seine-et-	Léon Jozeau-Marigné.	Marcel Prélot.
Marne).	Louis Jung.	Henri Prêtre.
Raymond Brun	Lucien Junillon.	Pierre Prost.
(Gironde).	Michel Kauffmann.	Jacques Rastoin.
Robert Bruyneel.	Alfred Kieffer.	Joseph Raybaud.
Mme Marie-Hélène	Michel Kistler.	Georges Repiquet.
Cardot.	Jean de Lachomette.	Paul Ribeyre.
Pierre Carous.	Henri Lafleur.	Maurice Sambron.
Maurice Carrier.	Maurice Lalloy.	Jean Sauvage.
Charles Cathala.	Marcel Lambert.	Pierre Schiélé.
Léon Chambaretaud.	Emmanuel Lartigue.	François Schleiter.
Michel Chauty.	Robert Laurens.	Robert Schmitt.
Adolphe Chauvin.	Guy de La Vasselais.	Robert Soudant.
Alber Chavanac.	Arthur Lavy.	Jacques Soufflet.
Pierre de Chevigny.	Jean Lecanuët.	Pierre-Christian Taittinger.
Andr. Colin	Jean Legaret.	Henri Terré.
(Finistère).	Modeste Legouez.	Louis Thioléron.
Jean Coltery.	Marcel Legros.	René Tinant.
Francisque Collomb.	Marcel Lemaire.	René Travert.
André Cornu.	Bernard Lemarié.	Raoul Vadepiéd.
Yvon Coudé	François Levacher.	Amédée Valeau.
du Foresto.	Robert Liot.	Jacques Vassor.
Roger Courbatère.	Henry Loste.	Jean-Louis Vigier.
Louis Courroy.	Ladislas du Luart.	Robert Vignon.
Roger Deblock.	Pierre Maille	Yves Villard.
Jean Deguise.	(Somme).	Raymond de Wazières.
Claudius Delorme.	Georges Marie-Anne.	Michel Yver.
Jacque Descours	Louis Martin (Loire).	Joseph Yvon.
Desacres.	Marcel Martin (Meur-	Charles Zwicker.
Henri Desseigne.	the-et-Moselle).	
André Dlligent.	Paul Massa.	
Paul Driant.	Pierre-René Mathey.	
Hector Dubois (Oise).	Jean-Baptiste Mathias.	

Ont voté contre :

MM.
 André Aubry.
 Clément Balestra.
 Pierre Barbier.
 Jean Bardol.
 André Barroux.
 Jean Bène.
 Aimé Bergeal.
 Auguste Billiemaz.
 Serge Boucheny.
 Marcel Boulangé.
 Pierre Bourda.
 Joseph Brayard.
 Marcel Brégégère.
 Louis Brives.
 Pierre Brousse
 (Hérault).
 Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Roger Carcassonne.
 Marcel Champeix.
 Fernand Chatelain.
 Georges Cogniot.
 Jean Colin (Essonne).
 Antoine Courrière.
 Maurice Coutrot.
 Mme Suzanne
 Crémieux.
 Georges Dardel.
 Marcel Darou.
 Michel Darras.
 Léon David.
 Roger Delagnes.
 Emile Dubois (Nord).
 Jacques Duclos.

André Dulin.
 Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.
 Pierre de Félice.
 Jean Filippi.
 Marcel Gargar.
 Roger Gaudon.
 Abel Gauthier
 (Puy-de-Dôme).
 Jean Geoffroy.
 François Giacobbi.
 Pierre Giraud.
 Pierre Gonard.
 Mme Marie-Thérèse
 Goutmann.
 Lucien Grand.
 Léon-Jean Grégory.
 Marcel Guislain.
 Raymond Guyot.
 Henri Henneguelle.
 Maxime Javelly.
 Jean Lacaze.
 Mme Catherine
 Lagatu.
 Georges Lamousse.
 Adrien Laplace.
 Robert Laucournet.
 Charles Laurent-
 Thouverey.
 Edouard Le Bellegou.
 Fernand Lefort.
 Jean Lhospied.
 Pierre Mailhe (Hautes-
 Pyrénées).
 Pierre Marcilhacy.

Marcel Mathy.
 André Méric.
 Léon Messaud.
 Gérard Minvielle.
 Paul Mistral.
 Gaston Monnerville.
 Gabriel Montpied.
 Roger Morève.
 Louis Namy.
 Jean Nayrou.
 Gaston Pams.
 Guy Pascaud.
 Paul Pauly.
 Jean Périquier.
 Jules Pinsard.
 Auguste Pinton.
 Fernand Poignant.
 Mlle Irma Rapuzzi.
 Etienne Restat.
 Vincent Rotinat.
 Alex Roubert.
 Georges Rougeron.
 Guy Schmaus.
 Abel Sempé.
 Charles Sinsout.
 Edouard Soldani.
 Marcel Souquet.
 Charles Suran.
 Edgar Tailhades.
 Louis Talamoni.
 Henri Tournan.
 Fernand Verdeille.
 Maurice Vérillon.
 Jacques Verneuil.
 Hector Viron.

Se sont abstenus :

MM. Eugène Romaine et Joseph Voyant.

N'a pas pris part au vote :

M. Marcel Pellenc.

Excusés ou absents par congé :

MM. Robert Gravier, Alfred Isautier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Pierre Barbier à M. Lucien Grand.

Marcel Prélot à M. Michel Chauty.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.