

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

COMPTE RENDU INTEGRAL — 14^e SEANCE

Séance du Vendredi 27 Avril 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. FÉLIX CICCOLINI

1. — Procès-verbal (p. 509).
2. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 510).
3. — Conception de la dissuasion. — Discussion de questions orales avec débat (p. 510).
MM. Pierre-Christian Taittinger, Jacques Chaumont, Charles Hernu, ministre de la défense.
Clôture du débat.
4. — Industrie aéronautique spatiale. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 514).
MM. Serge Boucheny, Charles Hernu, ministre de la défense; Paul Girod.
Clôture du débat.
5. — Questions orales (p. 517).
Prix des voyages aériens entre la Nouvelle-Calédonie et la métropole (p. 517).
Question de M. Dick Ukeiwé. — MM. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (personnes âgées); Dick Ukeiwé.
Heures d'ouverture des bureaux de vote pour les élections européennes (p. 518).
Question de M. Paul Girod. — MM. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (personnes âgées); Paul Girod.
Date et modalités des élections régionales (p. 519).
Question de M. Philippe François. — MM. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (personnes âgées); Philippe François.

Problèmes de la médecine aux Antilles (p. 520).

Questions de M. Marcel Gargar. — MM. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (personnes âgées); Serge Boucheny, en remplacement de M. Marcel Gargar.

Survол de la zone interdite de Toulon par un avion soviétique (p. 521).

Questions de MM. Michel Maurice-Bokanowski et Alain Pluchet. — MM. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (personnes âgées); Michel Maurice-Bokanowski, Alain Pluchet.

6. — Dépôt de propositions de loi (p. 523).
7. — Ordre du jour (p. 523).

PRÉSIDENCE DE M. FELIX CICCOLINI,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

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 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat dont je vais donner lecture.

M. Michel Rufin demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche les mesures qu'il envisage de prendre pour permettre aux entreprises situées dans les zones limitrophes des périmètres de reconversion de rester concurrentielles face à des entreprises considérablement favorisées sur le plan financier et social dans le cadre des dispositions actuelles (n° 140).

M. Michel Maurice-Bokanowski demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de bien vouloir lui exposer, d'une part, les raisons qui ont amené l'Etat à céder une partie de sa participation dans le capital de la société Olivetti et, d'autre part, le bénéfice qu'il attend de cette opération (n° 142).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

J'informe le Sénat que j'ai également été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Claude Prouvoyeur demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche si les projets de restructuration entendent, d'une part, prendre en compte les équipements français existants, d'autre part, optimiser les installations déjà opérationnelles, ce qui réduirait alors le montant des investissements nécessaires ainsi que le coût social de la restructuration, qui seront, naturellement, à la charge du contribuable.

Si la restructuration des aciers spéciaux paraît en effet inévitable, elle doit impérativement se réaliser en utilisant au mieux les hommes, les outils modernes existants et les deniers publics. Pour cela, il convient de préserver dans la mesure du possible les emplois d'aujourd'hui et de demain et de valoriser au maximum les investissements (n° 141).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement.

En application d'une décision de la conférence des présidents, cette question orale avec débat sera jointe à celles qui ont le même objet et qui figurent à l'ordre du jour de la séance du 4 mai 1984.

— 3 —

CONCEPTION DE LA DISSUASION

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le ministre de la défense quelle est la position du Gouvernement français sur une éventuelle mutation de la conception de la dissuasion. Conçoit-il de mettre au point, un jour, un programme de défense antimissile qui rendrait impuissante et dépassée la menace des fusées ? (n° 9).

II. — M. Jacques Chaumont appelle l'attention de M. le ministre de la défense sur le fait que les Etats-Unis comme l'U. R. S. S. semblent s'être activement engagés dans la préparation de programmes tendant à rendre envisageable une utilisation militaire de l'espace à des fins offensives ou défensives et à accréditer ainsi l'idée d'une « guerre dans l'espace ».

Il lui demande :

1° Quelles incidences prévisibles ces programmes pourront avoir à court, moyen et long termes sur la crédibilité des différents composants de notre dissuasion nucléaire ;

2° Si ces programmes ne soulignent pas d'ores et déjà l'urgente nécessité de la mise en place d'une composante non balistique dans notre système national de dissuasion ;

3° S'il est prévisible que la France participe à des programmes de recherche et de développement d'une nature comparable à ceux menés par les Etats-Unis et l'U. R. S. S. et, dans l'affirmative, si une telle action se situera dans un cadre national, européen ou atlantique (n° 102).

L'ordre du jour appellerait également la réponse à la question orale avec débat n° 104 de M. Serge Boucheny sur l'industrie aéronautique spatiale. Mais M. le ministre de la défense souhaiterait que cette question ne soit pas jointe aux deux précédentes.

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

Il en est ainsi décidé.

La parole est à M. Taittinger, auteur de la question n° 9.

M. Pierre-Christian Taittinger. Monsieur le ministre, dans le monde dangereux, surarmé, déséquilibré dans lequel nous vivons, une certaine conception de l'indépendance nationale exige que la France puisse d'abord compter sur ses propres forces pour assurer sa sécurité, qu'elle poursuive ensuite sans relâche un effort de défense qui soit à la mesure de sa situation et des risques qui peuvent la menacer.

Je crois qu'une idée simple conduit cette orientation : notre pays doit s'efforcer de posséder, au-delà de la formation et de la qualité des hommes — ce qui est acquis — un niveau d'armement qui rende crédible sa détermination.

Depuis vingt-cinq ans, notre pays, avec persévérance, avec continuité, a entrepris d'édifier une défense adaptée à son rôle dans le monde.

Elle a fait un choix raisonné parmi des possibilités techniques existantes et elle a su mettre au point un ensemble solide, appuyé sur une politique industrielle forte.

Mais, monsieur le ministre, le développement continu des techniques, les découvertes scientifiques, l'apparition de nouvelles possibilités d'emploi nécessitent aujourd'hui, tant sur le plan de la doctrine que sur celui des armements, l'impérieuse poursuite d'une recherche approfondie et d'études poussées dans des secteurs multiples.

C'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, je souhaite vous interroger sur les directions, sur les niveaux, sur l'importance des recherches dont vont dépendre, pour les prochaines années, la crédibilité et la cohérence de notre appareil militaire. L'élaboration de systèmes d'armes nouveaux, nous le savons tous, monsieur le ministre, constitue, pour un pays, une longue marche : les projets élaborés aujourd'hui ne deviendront réalité que dans quinze ou vingt ans.

Dans ces domaines, derrière les mots des discours prononcés lors de rencontres internationales plus ou moins édifiantes — je ne pense pas à celles que vous pouvez avoir avec vos collègues ministres de la défense, mais plutôt à celles qui réunissent les ministres des relations extérieures ou des affaires étrangères — derrière ces mots, dis-je, se poursuit l'implacable combat de ce que l'on ne peut appeler autrement, quel que soit le sujet, que le « progrès ».

Autant la course aux armements est dangereuse, illusoire, ruineuse — le surarmement et l'état pléthorique des arsenaux des deux grandes puissances militaires le montrent — autant la compétition et l'émulation technologique dans les domaines nouveaux constituent, même si cela est désagréable à reconnaître, le nécessaire prix du maintien des équilibres.

Il n'est pas paradoxal, je crois, d'affirmer que la paix dépend des conditions d'une nouvelle sécurité, nouvelle sécurité que la science modifie sans cesse par ses découvertes.

Après avoir connu, au cours de ces dernières années, l'arrivée de la bombe à neutrons, les euromissiles, les armes conventionnelles les plus sophistiquées, qui ont modifié une vision globale, l'émergence des armes à rayons, fondée sur l'utilisation des lasers, ne va-t-elle pas, elle aussi, bouleverser les données stratégiques existantes ?

Le lancement par l'Union soviétique et par les Etats-Unis d'Amérique de programmes destinés à la mise en œuvre de ce type d'armes risque, monsieur le ministre, de dominer, au cours des prochaines années, les problèmes de défense.

La recherche de systèmes de défense contre les attaques de missiles en particulier ne relève pas, contrairement à ce que certains pensaient, de la seule fantaisie d'une imaginaire « guerre des étoiles », ni même d'un rêve qui aurait puisé ses sources dans Jules Verne ; elle est aujourd'hui une réalité.

Nous ne pouvons pas rester indifférents ou étrangers devant les possibilités, peut-être non encore maîtrisées, non encore mesurées, de l'emploi d'une technologie terrifiante. Sommes-nous revenus, mes chers collègues, — nous pouvons nous interroger — par une de ces étranges pirouettes que fait de temps en temps l'histoire, quarante ans en arrière, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, quand se dessinait l'apparition de l'ère nucléaire ? Allons-nous être obligés de procéder à des révisions déchirantes, de nous lancer de nouveau dans une grande aventure dont nous ne mesurons ni totalement l'enjeu ni les exigences financières ?

De graves questions nous sont posées.

Ce que nous savons est simple : depuis quinze ans, à l'abri des négociations Salt, Soviétiques et Américains ont travaillé au développement de l'utilisation des faisceaux de particules. Il semble que les Soviétiques aient pris au départ une certaine avance technologique ; ils ont réussi, en particulier, en 1981 — ces renseignements semblent absolument confirmés — à détruire des missiles balistiques.

De leur côté, les Etats-Unis ont engagé cette année un budget de 1 milliard de dollars — nous le savons grâce aux discussions budgétaires qui se déroulent actuellement à Washington. L'administration américaine souhaite doubler cette somme l'année prochaine et dégager sur cinq ans un total de 25 milliards de dollars. Ces dépenses n'impliqueraient, paraît-il, aucun déploiement, mais seulement la perspective, pour le futur président des Etats-Unis, d'une décision finale prise avec l'aide du Congrès.

La France, de son côté, travaille depuis une quinzaine d'années dans les domaines du laser et des rayons X et y a accompli des progrès remarquables. Si l'on en juge simplement — et pour ne pas entrer dans le domaine qui est le vôtre, celui des applications militaires — par les travaux réalisés pour les télécommunications ou pour la médecine, on peut employer sans crainte le mot de « progrès ».

Il est possible de penser, sans nous engager dans ce que j'appellerai les « incertitudes de la prévision », qu'avant la fin de ce siècle, une étape décisive sera franchie dans ce domaine. Les pays concernés — je pense surtout aux Etats-Unis et à l'Union soviétique — arriveront-ils à neutraliser leurs capacités réciproques d'offensive ? Nous n'en savons rien. La question est posée.

Une nouvelle dissuasion ne surgira-t-elle pas de cette évolution, dissuasion qui serait basée, non plus sur la menace de représailles, mais simplement sur les difficultés ou l'impossibilité de l'attaque, permettant d'échapper à cette effroyable règle du jeu pratiqué au cours de ces quarante dernières années, que l'on appelait « destruction mutuelle assurée », et de réaliser enfin ce que les Américains ont lancé voilà quelques années sous la forme d'une idée, mais qui peut devenir une réalité : ce que l'on appelle la « politique des hautes frontières » ?

En un mot, monsieur le ministre, quelles conséquences politiques et militaires le Gouvernement et vous-même entendez-vous tirer de ces données nouvelles pour notre pays ? (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'Union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Chaumont, auteur de la question n° 102.

M. Jacques Chaumont. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis la Seconde Guerre mondiale, les armes nucléaires ont maintenu, entre les grandes puissances, un équilibre mutuellement dissuasif, qui a permis le maintien de la paix.

Cet équilibre et les stratégies nucléaires qui en découlaient sont actuellement l'objet de modifications profondes et trois événements majeurs apparus depuis 1980 doivent être pris en considération.

Le premier événement, qui est passé relativement inaperçu, est le retour aux armements conventionnels dans les doctrines militaires américaines et soviétiques.

C'est en 1981 que le 26^e congrès du parti communiste de l'Union soviétique a privilégié les stratégies et les armements conventionnels. L'idée de base est qu'un conflit, même global, peut se développer et demeurer au niveau conventionnel, en raison de la crainte réciproque que provoquent les armes nucléaires.

Dans cette perspective, l'armée soviétique est en train de se réorganiser, en particulier en Europe, pour être en mesure, dès les premières phases d'un conflit, de détruire par des moyens conventionnels les capacités de riposte nucléaires de l'adversaire.

La doctrine Rogers — du nom du commandant suprême des forces de l'O.T.A.N. — et le projet « Airland Battle 2000 » procèdent d'une analyse peu divergente. Selon ses promoteurs, la doctrine d'emploi des forces de l'O.T.A.N., dite de la « riposte flexible », n'est plus adaptée à la situation actuelle. Sa crédibilité est plus faible que par le passé. Pour la restaurer, il convient de surajouter en Europe, à la dissuasion nucléaire, une dissuasion conventionnelle.

Le deuxième événement est la crédibilité croissante de la menace chimique. Peu coûteuses, souples d'emploi, laissant intacts après décontamination les installations civiles et les matériels militaires, les armes chimiques sont actuellement prises en compte d'une manière sans cesse croissante par les doctrines soviétiques et américaines. Nous avions consacré un rapport spécial à ce problème.

Le troisième événement, le seul qui nous intéresse aujourd'hui dans ce débat, est beaucoup plus connu, bien que lié aux autres, par l'abondance des commentaires des médias. C'est le fait que les Etats-Unis et l'U.R.S.S. se sont activement engagés dans l'élaboration de programmes qui tendent à rendre possible l'utilisation militaire de l'espace à des fins offensives ou défensives.

Le discours consacré le 23 mars 1983 par M. le président Reagan à la « guerre des étoiles » décrit une fiction qui deviendra, tôt ou tard, peu ou prou, réalité.

Soviétiques et Américains consacrent actuellement des sommes fabuleuses à la recherche, à la mise au point et, éventuellement, au développement des armes à rayons laser, dont M. Taittinger vient d'évoquer, avec son grand talent, les terrifiantes possibilités, des canons à particules, des lance-missiles électromagnétiques, des satellites tueurs, etc.

Dès à présent, les satellites jouent pour les deux armées des superpuissances un rôle déterminant dans l'observation et la communication militaires. Dans les décennies à venir, des stations orbitales permanentes pourraient accueillir des armements.

L'évolution des doctrines, que je me suis efforcé de retracer très brièvement, est tout à la fois rassurante et inquiétante.

Cette évolution est rassurante, car le vaste système de protection spatiale, défini par M. le président Reagan, a bien la même idée sous-jacente que le retour aux armements conventionnels ; le conflit nucléaire doit être évité, car nul n'a l'assurance de pouvoir le contrôler dans tout son processus et le limiter.

Si cette approche est rassurante, son corollaire est inquiétant. Plus l'hypothèse d'un conflit nucléaire s'éloigne, plus celle d'un conflit conventionnel se rapproche.

Ainsi, la France va, dans les années à venir, se trouver confrontée à un triple défi : celui des armes chimiques, celui du renforcement des armes classiques et celui de l'espace. Nous avons évoqué, à différentes reprises, les deux premiers problèmes.

Aujourd'hui, il est important de savoir quelle réponse le Gouvernement français entend apporter à la troisième menace.

Tout d'abord, il est légitime de s'interroger sur les incidences que les programmes de systèmes antimissiles étudiés par les Soviétiques et les Américains pourraient avoir, à moyen et à long terme, sur la crédibilité des différentes composantes de notre dissuasion nucléaire.

Face au défi de l'espace, aux satellites tueurs, avec armes à rayon laser et autres armes futures, nous sommes démunis dans l'immédiat et les choix effectués ne répondent pas encore aux menaces futures.

Les crédits tout de même significatifs, mais trop rares, affectés à nos forces nucléaires, sont totalement consacrés, du moins à ma connaissance, au développement d'engins balistiques, c'est-à-dire d'engins très vulnérables dans l'hypothèse d'une « guerre de l'espace », puisqu'ils tracent, dans cet espace, une courbe prédéterminée.

Face aux armes de demain, nos forces armées devraient, à mon sens, se doter d'engins non balistiques qui, épousant la forme de la terre, seraient par conséquent beaucoup moins vulnérables aux systèmes A.B.M. futurs.

Il convient de souligner que, dans ce domaine, notre technologie est particulièrement performante et que nos industries se situent au niveau le plus élevé dans le domaine des missiles guidés, de l'électronique et des satellites.

Or, à mon sens, nous manquons d'un missile de croisière et d'un avion vecteur d'une nouvelle génération susceptible de délivrer des missiles guidés.

Lors de la discussion du budget de la défense pour 1984, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a souligné la nécessité de renforcer notre force de dissuasion par une composante atmosphérique, c'est-à-dire par un avion d'une nouvelle génération appartenant, par exemple, à la catégorie des avions dits « furtifs ».

L'ajournement des choix nécessaires irait donc à l'encontre aussi bien des intérêts de notre défense que de ceux de nos industries qui sont, je l'ai indiqué, particulièrement performantes dans ce domaine.

Qu'il s'agisse d'un missile de croisière, d'un avion de la nouvelle génération ou des deux systèmes d'arme, il est clair, en effet, que cette composante non balistique est la plus capable de permettre le maintien dans l'avenir d'un système de défense indépendant et national.

A mon sens, la situation s'est dégradée pour ce qui concerne les composantes actuelles de notre système de dissuasion. Tout d'abord, nous ne disposons pas pour l'instant de satellites d'observation, de communication militaire ou d'alerte avancée, qui nous permettraient d'utiliser l'espace pour contrôler les mouvements de l'adversaire potentiel. Le report du projet Samro est de ce point de vue regrettable, d'autant que notre principal adversaire potentiel dispose de tels moyens et, par conséquent, dans ce domaine déterminant, d'un avantage sans contrepartie.

Les Mirages IV ont une crédibilité qui s'amenuise.

Quant à nos sous-marins, qui sont l'élément déterminant, le point fort de notre dissuasion, le perfectionnement des systèmes de détection — éventuellement à partir de l'espace — fait peser, dans un terme difficile à apprécier, sur leur longévité une menace que l'on ne peut nier.

Je tiens donc, monsieur le ministre, à dire avec force qu'il me semble vital pour sa défense que la France se dote dans les meilleurs délais d'une composante non balistique.

Mais, au-delà de l'effort que notre pays doit effectuer pour assurer sa propre défense, il est clair que la course aux armements et l'utilisation de l'espace à des fins militaires aussi bien par les Américains que par les Soviétiques exigent, pour les années à venir, des crédits considérables. Le fond du problème est bien là.

Est-il concevable que la France seule, si même elle en avait la volonté politique, puisse dégager les sommes nécessaires à ce maintien dans la course aux armements ?

En réalité, la France ne peut seule aborder l'utilisation militaire de l'espace. Il est à craindre que, s'il n'existe pas une volonté européenne pour participer à cette conquête de la frontière d'en haut, nous n'ayons le choix à terme qu'entre la finlandisation et le protectorat américain.

Pourtant, si nous voulons conserver l'essentiel de notre identité, de notre indépendance, si nous refusons le protectorat, c'est bien vers l'Europe qu'il faut se tourner.

Comment concevoir, en effet, que 250 millions d'Européens, aussi riches, aussi instruits, puissants et compétents que les Américains s'en remettent à une autre nation pour leur défense ?

Comment ces Européens peuvent-ils accepter d'être à la merci d'un président et d'une majorité de parlementaires qui pourraient, demain, décider de retirer leurs troupes d'Europe et dont les intérêts vitaux ne seront pas toujours les nôtres ?

M. le Président de la République, dans son discours de La Haye du 7 février 1984, a invité les Européens à « porter leurs regards au-delà du nucléaire... vers un futur plus proche qu'on ne le croie. »

Était-ce, monsieur le ministre, un vœu pieux, une élégance littéraire ? Cela correspond-il à des propositions précises et concrètes ? Sur ce point, mes préoccupations rejoignent celles que vient d'exposer M. Taittinger. Nous attendons de vous des éclaircissements et des précisions. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les questions de MM. Pierre-Christian Taittinger et Jacques Chaumont traduisent des inquiétudes voisines et complémentaires. Hier, alors que je me trouvais à l'Institut franco-allemand Saint-Louis avec mon collègue, ministre de la Défense de la République fédérale d'Allemagne, M. Manfred Wörner, pour assister en petit comité à des essais de faisceaux laser afin d'apprendre en commun à nous en protéger, je pensais à notre débat d'aujourd'hui.

La politique de la France n'est pas la finlandisation ni le protectorat américain. D'ailleurs, j'hésite moi-même à reprendre, pour parler comme vous avec élégance littéraire, le mot de « finlandisation ». Car, après tout, la Finlande est un petit pays, qui a une volonté de défense peut-être plus grande et plus organisée qu'on le croit souvent. Je m'en suis rendu compte lorsque j'ai visité ce pays.

Par ailleurs — c'est l'un des résultats de l'histoire — on oublie quelquefois que l'armée soviétique a été présente dans ce pays et s'en est retirée.

Mais nous, Français, nous ne sommes pas neutres. Nous appartenons à l'Alliance atlantique.

Les questions posées par MM. Taittinger et Chaumont sont complémentaires, mais, si vous me le permettez, je répondrai d'abord à M. Taittinger, de façon à « chapeauter » ma réponse.

Je commencerai par une déclaration de principe ; d'ailleurs, c'est ce que vous avez souhaité à la fin de votre intervention, monsieur le sénateur. La paix entre les deux plus grandes puissances mondiales actuelles, à savoir les Etats-Unis et l'Union soviétique, ainsi que la sécurité de l'Europe, reposent — qui pourrait le nier ? — depuis plus de trente ans sur l'existence de la dissuasion nucléaire. Or, toute guerre en Europe serait un véritable holocauste — je pense que telle est votre opinion — qu'elle soit conventionnelle, chimique ou atomique.

Puisque vous m'interrogez sur la position du Gouvernement, je précise que ce n'est pas sans une certaine circonspection que l'on pourrait envisager une mutation du système de dissuasion qui est le nôtre. D'ailleurs, votre question témoigne que vous y avez réfléchi.

A cet égard, la mise en place de systèmes antimissiles soulève des interrogations multiples qui sont d'ordre non pas philosophique, mais bien géostratégique. Je dis qu'elles ne sont pas d'ordre philosophique parce qu'à partir du moment où l'on admet l'utilisation d'une arme, je ne vois pas pourquoi les unes seraient plus dangereuses que les autres. Pourquoi distinguer, de ce point de vue, l'arbalète de la dissuasion nucléaire ?

Pour répondre avec précision à des questions précises je dirai que se pose le problème de la conception de défenses antimissiles parfaitement étanches. Je vous assure, monsieur Taittinger, qu'il n'est pas démontré qu'une telle réalisation soit possible.

Vous avez parlé de l'adversaire potentiel. Etant plus direct, je dirai que, s'agissant de l'Union soviétique, il n'est pas prouvé que cela existe. Même à très long terme, je ne crois pas qu'il y ait une possibilité d'étanchéité. Je vous remercie de me permettre de le préciser ici pour la première fois.

Les épisodes passés de la lutte entre le glaive et la cuirasse, que nous connaissons bien, montrent que la protection offerte est toujours relative. Un système antimissiles qui serait efficace à 95 p. 100 — ce ne sera pas le cas avant longtemps — constituerait déjà un résultat fantastique ; nous n'en sommes pas là ! Or, un tel système ne représenterait pas une protection suffisante contre une attaque menée grâce à l'arsenal nucléaire d'un super-grand.

Parlons clair : les Etats-Unis d'Amérique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques disposent chacun d'environ 10 000 ogives nucléaires stratégiques. Une protection efficace à 95 p. 100 en laisserait passer 500, ce qui serait parfaitement suffisant pour détruire tous les centres vitaux d'une superpuissance. Il n'existe pas, en ce moment et pour le long terme, de protection absolue, *a fortiori* pour un pays comme la France, fortement peuplé et de dimension moyenne.

Il ne serait donc guère réaliste de vouloir doter la France, au prix d'efforts incommensurables, d'une protection qui serait illusoire, croyez-moi ! Notre capacité de dissuader toute agression grâce à nos moyens de riposte nucléaire massive reste, pour le moment et pour de nombreuses années encore, notre meilleure sauvegarde.

Ensuite, une relance de la course aux armements antimissiles mettrait fin — en tout cas, on peut le penser — aux dernières contraintes limitant le surarmement des grandes puissances qui, je vous demande d'y réfléchir, se débrideraient totalement. Je fais allusion au traité de 1967, interdisant de placer des armes de destruction massive dans l'espace, ainsi qu'au traité de 1972, limitant sévèrement le déploiement des systèmes antimissiles et prohibant leur stationnement dans l'espace.

Cette disparition d'éléments fondamentaux du droit international signifierait — je le crois — un retour pur et simple à la loi de la jungle entre les puissances nucléaires et constituerait une grave remise en cause de la dissuasion nucléaire.

Enfin, une course au système antimissiles rendrait plus instable encore la situation en Europe, dans la mesure où elle valoriserait la détention d'une supériorité dont vous voudrez bien m'accorder, quels que soient les bancs où vous siègez, qu'elle ne serait plus que conventionnelle. Et, dans le cas d'une supériorité conventionnelle, je ne suis sûr de rien.

Alors, avant d'aller plus avant dans mon analyse, je répondrai à votre question commune, messieurs Taittinger et Chaumont : que pense le Gouvernement français ? Je vais vous le dire. Nous ne souhaitons pas une course aux armements antimissiles. Si une telle spirale devait être provoquée par les deux superpuissances, la France disposerait des moyens techniques nécessaires pour préserver la crédibilité de sa propre force de dissuasion nucléaire, grâce aux progrès quantitatifs et qualitatifs de ses systèmes d'armes existants, prévus, envisageables, déployables.

La loi de programmation militaire pour la période 1984-1988 est ce qu'elle est : elle ne permet pas tout, elle n'empêche pas de faire autre chose. Elle est limitée à ces années-là, mais nous ne sommes tout de même pas aveugles : elle n'interdit pas de réfléchir.

Je vais aller plus au fond des choses que je ne l'avais prévu. L'Union soviétique et les Etats-Unis entretiennent en permanence — je l'ai dit tout à l'heure — plusieurs dizaines de satellites militaires en orbite. Pourquoi le font-ils ? Pour observer et surveiller les zones d'intérêt militaire, pour relayer des télécommunications protégées à un très haut niveau, pour détecter éventuellement — vous l'avez mentionné — le lancement d'un missile balistique ou, quelque part sur la planète, une explosion nucléaire. Telles sont, je crois, les trois raisons essentielles des deux grandes puissances.

L'importance militaire de l'utilisation de l'espace pourrait croître encore avec l'amélioration des performances des moyens d'observation, de recueil, et le traitement du renseignement.

Cependant — c'est la réserve que j'émetts sur vos propos, monsieur Chaumont ; ce n'est pas contradictoire, c'est seulement un « mais » — les progrès possibles dans le domaine de l'observation ne devraient pas réduire sensiblement la capacité de nos systèmes de survie, de nos systèmes nucléaires stratégiques en particulier. Il est exclu qu'il soit possible de repérer depuis l'espace un sous-marin à la mer.

J'étais aux Etats-Unis voilà moins d'un mois et je suis le seul ministre de la défense, le seul étranger, qui ait été autorisé à visiter en détail le plus grand sous-marin nucléaire lance-engins du monde, le *Georgia*, qui était en mer depuis quinze jours seulement. Il est de la classe des sous-marins Ohio : 170 mètres de long, 24 missiles. Or, les Américains, qui parlent pourtant de la guerre des étoiles, ont prévu de fabriquer en série ce type de sous-marin jusqu'en 2010 ; en effet, ils sont assurés qu'il constituera la défense suprême jusqu'à cette date. J'ai vu de près ce sous-marin, puisque j'ai navigué en son sein. Pourrait-il détruire ou paralyser les satellites et les missiles balistiques adverses tout en assurant la protection de ses propres missiles ?

Cette réflexion nous montre que ces systèmes de défense sont de deux sortes : certains mettent en œuvre des missiles antibalistiques basés à terre et d'autres sont plus futuristes. Vous les avez évoqués : il s'agit en particulier de systèmes qui seraient basés dans l'espace et qui mettraient en œuvre des armes à énergie dirigée.

L'existence de systèmes de missiles antibalistiques, à charge nucléaire notamment, basés à terre, a déjà conduit à une seconde génération de missiles balistiques durcis, eux, et dotés d'aide à la pénétration. Il s'agit des programmes M. 20 et S. 3.

Une nouvelle amélioration de la capacité de pénétration a été obtenue par l'accroissement de deux à trois — et même un peu plus — du nombre de S.N.L.E. français qui sont en permanence en mer. Ces résultats ont été obtenus grâce à la performance extraordinaire des ouvriers et des travailleurs des chantiers, qui sont soumis à un rude régime pour tenir cette avance, mais elle est acquise.

Avec la mise en œuvre du missile M. 4 à têtes multiples, puis du septième S.N.L.E., la France maintiendra une capacité de pénétration assurée garantissant la crédibilité de sa dissuasion. Toutefois, un effort scientifique constant est poursuivi afin de détenir une capacité de réaction rapide ; en effet les Soviétiques et les Américains procèdent, tout en respectant le traité A.B.M., à d'importants programmes d'essais et de développement de missiles antibalistiques.

Soyons clairs : les Soviétiques et les Américains respectent le traité A.B.M. — je n'en doute pas — mais dans le même temps ils effectuent, comme vous l'avez dit, les études, les recherches et les essais nécessaires pour pouvoir éventuellement se retirer du traité. La France ne doit pas donner l'exemple de la sortie du traité, mais nous devons continuer nos propres études pour être en mesure de fabriquer, s'il le fallait, ces missiles. Je ne peux en dire plus : ces études ont bien lieu.

C'est dans cette voie que nous devons poursuivre ce programme d'études et de recherches qui doit nous permettre, s'il le fallait — pourquoi le cacher ? — d'accroître la capacité de pénétration des composantes balistiques françaises.

Il n'est donc pas question d'arrêter ces études. Nous devons les poursuivre afin d'être en mesure, s'il le fallait, de réagir rapidement.

Quant au système plus futuriste d'une défense basée dans l'espace, permettant d'utiliser des armes à énergie dirigée, il pourrait à l'avenir, c'est vrai, menacer les vecteurs balistiques au cours de la propulsion hors atmosphère, avant le déploiement des ogives nucléaires et la mise en œuvre des aides à la pénétration.

Cependant, ce nouveau système de défense ne devrait pas être opérationnel — vous avez évoqué cette question — tant pour les Américains que pour les Soviétiques, avant l'an 2000. Ce n'est pas une raison pour ne pas y penser, car nous y arriverons vite.

En effet, la technologie des armes à énergie dirigée est nettement moins avancée que celle des missiles antibalistiques. Pour l'instant, aux Etats-Unis d'Amérique comme en U.R.S.S. elles ne font l'objet que de recherches. Leur faisabilité n'est pas acquise, du moins en l'état de nos renseignements. Leur intérêt militaire, comparé à d'autres armes antibalistiques, n'est même pas démontré à leur propre état-major quand on lit leurs propres revues militaires dans lesquelles on trouve d'ailleurs plus d'informations que l'on ne le croit généralement.

Les Etats-Unis ne prévoient pas, en conséquence, de décisions relatives à la défense antibalistique missile avant le début de la décennie 1990. Mais, dans l'hypothèse d'un aboutissement

positif de ces recherches, la mise au point de tels systèmes nécessitera de longues phases préalables d'essais, de développement, de production, de mise en service, puis de mise en service opérationnelle.

Or, si ces phases préalables seront longues — et là, je m'adresse particulièrement à MM. Taittinger et Chaumont — elles seront visibles et observables, il ne faut pas l'oublier.

Ces phases préalables sont, en principe, interdites par le traité A.B.M. ; je dis bien en principe. Le traité prévoit toutefois une possibilité de révision ultérieure pour les systèmes de conception nouvelle. Cette petite phrase n'a pas échappé à votre attention, à la mienne non plus d'ailleurs.

Le déploiement d'une défense basée dans l'espace représentera un investissement considérable. Le financement d'un tel système, étalé sur de nombreuses années, nécessitera une grande continuité pour une efficacité incertaine, selon moi, et une vulnérabilité aux armes anti-satellites et aux contre-mesures.

Il n'est donc pas nécessaire d'envisager dès maintenant la mise en place d'une composante non balistique de notre système national de dissuasion nucléaire.

Il convient cependant de rappeler que notre composante aéroportée — Mirage IV et missiles air-sol de moyenne portée — restera en service jusqu'en 1996. En outre, notre capacité technique à réaliser, en cas de besoin, des missiles de croisière est maintenue.

Je précise que le département ministériel dont j'ai la charge ne conduit pas d'études ou de recherches visant à permettre la réalisation de moyens de destruction ou de neutralisation dans l'espace des missiles balistiques adverses. Nos services effectuent cependant, puisque vous me posez la question, des travaux de qualité pour avoir la meilleure connaissance possible de ces menaces potentielles afin de développer les moyens de les « contrer ».

Effectivement, dans son discours du 7 février 1984 à La Haye, M. le Président de la République française, dans une perspective à long terme, a proposé que l'Europe entreprenne une coopération dans le domaine spatial. Les thèmes évoqués portaient sur les stations habitées, l'observation, les télécommunications et l'informatique. En raison des travaux déjà effectués en France, les satellites de surveillance ou de télécommunication peuvent servir de base à une telle coopération. Bien entendu, il est trop tôt pour préciser l'étendue et le cadre d'une telle coopération, qui dépendra naturellement de l'attitude et du comportement des partenaires européens. Toutefois, il est bien évident que les partenaires européens doivent se concerter. Mais dans l'état où se trouve aujourd'hui l'Europe, les conversations ne peuvent se dérouler que sous une forme bilatérale ou multilatérale.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je voulais vous apporter aujourd'hui. Elles ne vont peut-être pas au fond des problèmes, ainsi que vous le souhaitiez, mais soyez persuadés que plusieurs organismes d'études de mon département y réfléchissent. Pour certains d'entre eux, comme je vous l'ai dit, nous nous situons tout de même au-delà de la réflexion, puisque nous effectuons déjà des recherches et des essais. (Applaudissements.)

M. Pierre-Christian Taittinger. Je demande la parole.

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

M. Pierre-Christian Taittinger. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Il est heureux que cette réflexion ait pu avoir lieu aujourd'hui devant le Sénat, afin de bien connaître la position du Gouvernement. Nous voulions, en effet, être assurés que vous étiez conscient de l'importance que revêtent aujourd'hui les nouvelles données technologiques qui nous sont projetées. (Applaudissements.)

M. Jacques Chaumont. Je demande la parole.

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

M. Jacques Chaumont. Monsieur le président, je voudrais rejoindre les propos de M. Taittinger et dire à M. le ministre combien je trouve prometteur l'échange de vues que nous venons d'avoir aujourd'hui dans l'enceinte de la Haute Assemblée sur ce problème qui en fait concerne l'avenir de notre civilisation.

Bien entendu, monsieur le ministre, si certaines de vos réponses m'ont laissé quelque peu sur ma faim, je vois là le début d'un dialogue dont je suis persuadé que, dans les années à venir, il sera particulièrement fructueux. (Applaudissements.)

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 4 —

INDUSTRIE AERONAUTIQUE SPATIALE

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

La France, troisième pays dans le domaine de l'aérospatiale, risque de perdre les positions conquises de haute lutte par les ouvriers, les techniciens et les cadres face à la politique liquidatrice mise en œuvre par les gouvernements précédents et certaines directions d'entreprises peu soucieuses de l'intérêt national.

Aujourd'hui, il est nécessaire de renforcer l'aéronautique spatiale française, génératrice d'emplois, de mutations technologiques et scientifiques.

Trois axes sont prioritaires :

1. Lancement immédiat de l'A. 320 équipé du moteur CFM 56-4 ;

2. Développement d'un plan d'action technologique civil dont le financement par les entreprises et l'Etat doit être accru ;

3. Lancement du programme de développement du moteur M 88 pour que la S.N.E.C.M.A. puisse entreprendre un moteur de nouvelle technologie destiné au futur avion de combat qui ne peut être que national dans sa conception et sa réalisation.

M. Serge Boucheny demande à M. le ministre de la défense de lui exposer la politique de la France dans ce domaine. (N° 104.)

La parole est à M. Boucheny, auteur de la question.

M. Serge Boucheny. Monsieur le ministre, dans la question que je vous ai posée en février dernier, j'insistais sur l'urgence et la nécessité d'orienter l'industrie aéronautique française selon trois axes prioritaires. Je faisais remarquer que la France, troisième pays dans le domaine aérospatial, risquait de perdre les positions conquises de haute lutte par les ouvriers, les techniciens et les cadres face à la politique liquidatrice mise en œuvre par les gouvernements précédents et certaines directions d'entreprises peu soucieuses de l'intérêt national.

Avec une grande satisfaction, j'ai pu constater que l'accord conclu le mois dernier par le Gouvernement pour la construction de l'A. 320 équipé du moteur CFM 56 a répondu à l'attente et aux luttes menées. Les communistes et la C.G.T. qui, depuis 1974, s'étaient prononcés pour la construction de ce court et moyen courrier se réjouissent, en effet, de cet heureux dénouement.

A une époque où il était de bon ton, dans la presse patronale, d'ironiser sur les chances du projet européen face à la concurrence américaine et de développer les thèmes de la résignation et de la faiblesse de l'industrie aéronautique française, pour leur part, les communistes et leur presse ont toujours soutenu que l'A. 320 apporterait, à l'industrie française en particulier, la bouffée d'oxygène nécessaire pour lever les menaces qui pesaient sur l'industrie aérospatiale. Souvenons-nous des déclarations de M. Jean-Jacques Servan-Schreiber contre le Concorde et l'Airbus ou celles de M. Chalandon qui préférait les stylos à bille aux techniques de pointe !

Le lancement de l'A. 320 est un succès pour une certaine forme de coopération européenne et pour notre industrie aéronautique. Comme le déclarait le Président de la République, le 13 mars dernier, en visitant les chaînes de montage d'Airbus dans les ateliers de la S.N.I.A.S. à Toulouse : « L'Europe ou quelques pays d'Europe font ainsi la démonstration que leurs entreprises sont capables de surmonter la compétition mondiale. »

A l'occasion de la conclusion de cet accord, nous pouvons féliciter — vous serez sans doute d'accord pour vous associer à cet hommage, monsieur le ministre — les travailleurs des industries aéronautiques et des entreprises de transport aérien de leur obstination à défendre les intérêts de leur pays face au patronat défaitiste, conscients qu'ils étaient de leur supériorité au niveau mondial dans la maîtrise de cette technologie de pointe face aux habituelles tentatives de démission.

Je ne doute pas que les ouvriers, les techniciens et les ingénieurs trouvent des motifs de satisfaction dans un proche avenir, par le maintien du potentiel industriel et technologique français en ce domaine, puis par le renforcement de ce secteur d'activité, qui nécessitera la création de quelque 35 000 emplois dans les quatre années à venir.

Cela est d'autant plus important au moment où l'accent est mis sur le développement des industries de pointe. C'est là une volonté affirmée du Gouvernement. Il est donc nécessaire d'harmoniser déclarations et faits, d'autant qu'un élément important de la politique industrielle lié à la défense revient à

l'ordre du jour, actualisé par la proximité des élections européennes. En l'occurrence, il s'agit de la coopération en matière d'armement. Nous savons que l'aérospatiale est particulièrement concernée par ces projets.

Récemment, je me suis rendu à une conférence de presse organisée par la C.G.T. de la S.N.E.C.M.A. de Villaroche où sont situés les ateliers d'étude. Y fut posée la question de la fabrication d'un nouvel avion de combat, dont notre pays a besoin.

Schématiquement, de quoi s'agit-il ? La France et d'autres pays en Europe ont besoin d'un nouvel avion de combat, qui s'appelle A. C. X. chez Dassault, A. C. A. pour les Britanniques, T. K. F. pour les Allemands.

Il semble que la définition de cet appareil soit encore à trouver. Le chef d'état-major général de l'armée de l'air française, le général Capillon, l'a d'ailleurs confirmé, bien que les négociations soient fortement avancées avec les autres états-majors pour la définition et la construction du nouvel appareil, qui deviendrait l'A.C.F.E., c'est-à-dire l'avion de combat futur européen.

Il nous faut donc voir quelles conséquences pourrait avoir sur notre industrie ou sur l'industrie aérospatiale française et la défense de notre pays la décision susceptible d'être prise pour la construction en commun du nouvel avion.

Ces questions sont importantes et graves. Il n'est pas étonnant qu'elles intéressent la représentation nationale. Elles recouvrent deux types de problèmes, les uns économiques, les autres de politique de défense.

D'abord, les problèmes économiques. En premier lieu, dans le domaine du moteur, puisque c'est là que se posent le plus de questions, la S.N.E.C.M.A., qui étudie un nouveau moteur, le M 88, ne serait plus forcément en mesure de construire seule un matériel qui fait intervenir les techniques les plus avancées. Cela risquerait de revenir à l'abandon volontaire d'un créneau où notre pays s'est taillé la troisième place au monde à la suite des efforts des ouvriers, des techniciens et de certaines organisations syndicales face aux démissions politiques et souvent à la démission des directions d'entreprises elles-mêmes.

C'est donc aussi, au-delà du problème militaire, la place dans le civil et le spatial qui est en cause au moment où, comme je le faisais remarquer au début de mon intervention, il est nécessaire de renforcer la position de l'économie française dans le domaine de la haute technologie.

Je ne pense pas qu'il soit possible que notre pays abandonne la capacité d'assurer sa propre défense, y compris et surtout dans le domaine des matériels les plus modernes.

Second élément : les conséquences sur la politique de défense de la France. Celle-ci s'appuie, nous le savons, sur l'indépendance, c'est-à-dire sa capacité de prendre en toute circonstance, elle-même, les décisions qui impliquent le peuple de France. Cette orientation a été confirmée par le Président de la République et approuvée par l'immense majorité de notre peuple. Ce n'est pas dans le fond du magma européen que peuvent être assurés la défense de la France et son libre choix politique.

Cela ne signifie pas, bien sûr — je m'empresse de le dire — que ne puisse être envisagée la coopération en matière militaire. Nous considérons qu'elle peut se faire sur un certain nombre de projets, mais pas sur des sujets majeurs. D'ailleurs, elle se développe dans le secteur civil. Je donnais tout à l'heure l'exemple de Concorde et d'Airbus. Nous estimons que ce ne peut être que positif, mais, en ce qui concerne notre défense, elle ne peut être qu'à base nationale, dans le cadre de nos alliances, bien sûr.

Les personnels des entreprises aéronautiques — la S.N.I.A.S., Dassault, la S.N.E.C.M.A., etc. — les syndicats C.G.T., les comités d'entreprise ont fait état de leurs inquiétudes quant à la construction de l'avion de combat européen.

Nous avons le devoir, monsieur le ministre, de prendre en compte ces inquiétudes, de mesurer les conséquences économiques, sociales et politiques de la décision, qui pourraient être lourdes pour les salariés de l'industrie aéronautique française. Il est contradictoire, en effet, d'amputer le potentiel technique et humain si nous voulons être capables de faire face aux programmes d'études et de recherches futurs, que ce soit dans le domaine civil ou militaire.

C'est, de plus, mal tenir compte des succès remportés par les travailleurs pour la mise au point du M 53, du démonstrateur M 88 et de la famille du CFM 56. La construction d'un avion de combat européen se traduirait par un partage de la charge de travail, donc par une réduction des équipes de conception, mais aussi par une spécialisation des études et des fabrications pour chacune des industries coopérantes. L'excellence du bureau d'études de Dassault pourrait, par exemple, être mise en cause. Ce problème des bureaux d'études est, à nos yeux, d'une importance capitale.

Or — vous allez le constater, monsieur le ministre — tout est lié et les travailleurs ont raison de s'inquiéter. Je prends l'exemple des difficultés actuelles de l'atelier expérimental, que j'ai entendu exposer lors de la conférence de presse dont je vous parlais à l'instant, celles de la S. N. E. C. M. A. - Villaroche ; elles sont liées à une prévision fondée sur un partage de la charge sur le futur moteur militaire.

Cet atelier expérimental de la S. N. E. C. M. A. - Villaroche — il est en fait au centre des études de cette entreprise — a eu et a encore une grande activité avec le M 53, le démonstrateur M 88, la famille CFM 56, mais il risque de subir une réduction de ses activités. L'annonce a été faite d'une baisse du plan de charge avec mutation — je ne dis pas : licenciement — de cent cinquante ouvriers qualifiés et techniciens, ce qui entraînerait un certain affaiblissement des ateliers et des bureaux d'études de cette entreprise. C'est, à court terme, une diminution de l'efficacité de l'atelier expérimental et, à moyen terme, de sérieuses inquiétudes pour l'avenir de la direction technique et même de l'entreprise.

Monsieur le ministre, je voudrais me faire l'interprète des travailleurs auprès de vous.

Ceux-ci, à tous les niveaux de responsabilité ou d'exécution, ressentent l'annonce de la baisse du plan de charge comme le début d'une régression pour le premier motoriste du pays, dont le Président de la République saluait récemment « les qualités de sérieux, de précision, de haute technologie » de ceux « qui font notre aviation ».

Depuis mai 1981, du fait des droits nouveaux accordés aux travailleurs, les directions générales doivent agir en concertation avec les organisations syndicales qui les représentent. Or, dans le cas de la S. N. E. C. M. A. - Villaroche, la décision est « tombée d'en haut » sans consultation des syndicats, sans discussion préalable, sans examen critique.

Il est temps que cessent ces pratiques, que je qualifierais de « féodales » si j'exagérais un peu. Le Gouvernement de la gauche doit faire comprendre aux directions générales que les travailleurs sont responsables et aptes à gérer en collaboration leur outil de travail — ils en ont fait la démonstration — que leurs avis comptent et sont même indispensables à la prise d'une décision, car ils sont en prise directe avec la réalité, et que leur sort est indissociable de la marche de l'entreprise. Ils ont donc particulièrement à cœur sa rentabilité. Bref, on peut, on doit leur faire confiance.

Ainsi un avion de combat européen aurait pour effet de mettre en cause la capacité de l'industrie française d'étudier et de réaliser seule un avion de technologie avancée, affaiblirait sa percée sur le marché civil et se traduirait par des abandons dans certains composants vitaux tels que moteurs et équipements, sans que, pour autant, des économies financières soient certaines.

S'agissant des coûts, je citerai un rapport établi par une commission d'enquête parlementaire présidée par M. Limouzy — rapport n° 2815 du 21 avril 1977 — dont l'intitulé était le suivant : « Sur l'utilisation des fonds publics alloués aux entreprises privées ou publiques de constructions aéronautiques ». Nos collègues siégeant sur les travées de droite ne mettront sans doute pas en cause ce travail réalisé à l'époque par l'Assemblée nationale. Il est important que l'on ait pu écrire ceci : « Pendant la phase d'étude et de développement, en réponse à une observation de la Cour des comptes, le ministre des armées avait indiqué en 1977 que le coût d'un développement mené en coopération est en général de 50 à 60 p. 100 supérieur à ce qu'il serait si le développement était mené dans un cadre national. Ainsi une coopération à deux ne fait pas gagner 50 p. 100 à chacun des partenaires, mais seulement 20 à 25 p. 100 ; dans une coopération à trois, le gain est encore plus mince. »

Ainsi, rien ne prouve que la coopération est forcément profitable sur le plan économique. La vocation de nos avionneurs et de nos motoristes français doit être la conception et la production de moteurs et de cellules. La maîtrise d'œuvre acquise à chaque génération de moteurs militaires, son aptitude à réaliser de manière autonome un moteur militaire complet ont conféré à la S. N. E. C. M. A. son rang mondial de motoriste, ce qui lui permet de tenir une place de choix dans les coopérations civiles. Outre les impératifs d'autonomie dans le domaine technique, existe une nécessité qui ne vous échappera pas, monsieur le ministre, celle d'une défense nationale indépendante et capable d'assurer de façon autonome la sécurité du territoire face à une agression tous azimuts. Il est donc impératif que l'aviation de combat soit réalisée et produite dans un cadre national. Les travailleurs de l'industrie aéronautique en sont bien conscients, d'autant plus qu'il est impossible, ainsi que l'indique dans un rapport de synthèse publié en 1979 le centre des hautes études de l'armement, le Chear, « d'harmoniser les besoins opérationnels d'un tel appareil, » — il s'agissait d'un

avion de combat européen — « la France et la Grande-Bretagne voulant un avion d'appui tactique, successeur du Jaguar, la R.F.A. un avion qui soit d'abord un avion de combat aérien.

« Sur le plan technique, la France défend le projet de moteur M 88 de la S. N. E. C. M. A. et la Grande-Bretagne un moteur dérivé du RB 199. Il s'agit là d'une difficulté majeure car, pour chacun de ces deux pays, l'abandon de son projet signifie pour son industrie l'abandon probablement définitif de sa capacité de concevoir entièrement un moteur militaire avancé de grande puissance. Des problèmes analogues, quoique moins cruciaux, se posent également pour les cellules et les équipes ».

Personnellement, je ne pourrais admettre un tel avenir. L'industrie française possède une avance dans ce domaine et, pour la conserver, un programme national est nécessaire.

Il faut donc lancer le programme de développement du moteur M 88 et entreprendre un moteur de nouvelle technologie destiné aux futurs avions de combat. Un projet d'avion 100 p. 100 français existe d'ailleurs. Toute la presse s'en est fait l'écho. Les bureaux d'études de Dassault qui y travaillent d'arrachepied l'ont baptisé « A. C. X. » et une maquette a déjà été présentée en 1983 au salon du Bourget. Serait-il concevable de ne pas mener ce programme à son terme alors que nous disposons de tous les éléments pour que ce soit une réussite ?

Je ne révélerai pas un secret, me semble-t-il, en indiquant que l'atelier expérimental de la S. N. E. C. M. A. a pris de l'avance dans la réalisation du programme de démonstration, confirmant ainsi l'avance prise par l'industrie française dans ce domaine.

Il serait contradictoire, monsieur le ministre, d'amputer le potentiel technique et humain si nous voulons être capables de faire face aux programmes d'études et de recherches futurs, que ce soit dans le domaine civil ou militaire.

En conclusion, et pour avancer quelques idées positives, je voudrais, monsieur le ministre, ainsi que je l'affirmais tout à l'heure, vous indiquer que nous ne nous opposons en aucune façon à ce que notre industrie coopère dans le cadre européen et même au-delà. Il nous faut noter que la coopération dans le domaine militaire est pourtant bien différente de celle qui peut s'instaurer, en particulier, dans le domaine spatial. Je ne m'entendrai pas sur cette question que nous venons de développer.

Cependant, il est certain que des entreprises réussies telles que Ariane, éventuellement des recherches concernant des stations spatiales habitées — que vous venez d'évoquer, monsieur le ministre — ne peuvent être menées par un seul pays. Elles de chacun des partenaires, mais il existe — vous les avez cités, monsieur le ministre — des accords internationaux qui prouvent qu'elles ne peuvent avoir d'implication dans le domaine militaire, ni, bien entendu, sur l'indépendance des Etats. C'est pourquoi il me semble qu'il serait nécessaire de nous orienter résolument vers les industries de pointe qui, comme l'aéronautique, doivent être aidées à tous les niveaux dans leurs recherches fondamentales et appliquées en liaison avec les universités, les instituts de recherche, les organismes existants, tels l'O. N. E. R. A., l'office national d'études et de recherches aérospatiales, le C. E. P., le centre d'expérimentations du Pacifique. Ces travaux doivent recouvrir toutes les composantes nécessaires à un avion, que ce soit dans le domaine de la recherche sur matériaux, sur composants ou technologies nouvelles.

Je note encore avec satisfaction que, là encore, des crédits inscrits au budget des ministères de la défense, des transports et de la recherche doivent permettre à l'industrie aérospatiale française d'améliorer sa compétitivité technologique et, en fonction des acquis, d'être très attentive aux évolutions techniques, tant dans le domaine du supersonique de seconde génération, que des Propfan ou autres.

L'industrie française doit maîtriser les filières de production des matériaux stratégiques : matériaux composites et réfractaires, composants électroniques, titane. Il paraît nécessaire de lancer la construction en France, par exemple, d'une usine de traitement du minerai de titane et de ses composants, d'autant que, comme la presse s'en est fait écho, le projet de M. Dassault fait largement appel, pour la première fois, dans la construction d'un avion à ce métal.

Monsieur le ministre, depuis quarante années, l'industrie aérospatiale a été l'objet d'attaques parfois violentes, mais grâce à l'action des travailleurs l'aviation française est aujourd'hui au troisième rang dans le monde, comme je le remarquais au début de cette intervention.

Aujourd'hui les travailleurs, dans le nouveau contexte politique qui doit leur être favorable, peuvent consolider la place déjà acquise après tant de luttes. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous nous donniez des éléments nous confortant dans cette opinion. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Monsieur Boucheny, vous avez bien voulu attirer mon attention sur la situation de l'industrie aéronautique et spatiale.

Je suis tout à fait d'accord avec vous sur le fait que nos cadres, nos ingénieurs, l'ensemble des travailleurs font un effort remarquable que j'ai eu l'occasion de saluer sur place.

Dans le domaine aéronautique et spatial on ne peut séparer une industrie de l'autre. Elles sont solidaires et complémentaires. On ne peut non plus séparer la technique des avions civils de celle des avions militaires, d'autant moins que la S.N.I.A.S., par exemple, construit les uns et les autres.

Pour répondre avec précision à vos préoccupations bien spécifiques et que je comprends parfaitement, permettez-moi d'apporter quelques éléments d'appréciation.

L'industrie aéronautique et spatiale française est l'une des premières du monde. Je vous rassure donc — du moins, je l'espère — sur sa compétitivité. Elle est entière et elle doit le rester. Pour ce faire un certain nombre de précautions doivent être prises, notamment à l'égard de la concurrence des industriels américains qui songent à pénétrer en force l'ensemble du marché européen, et français en particulier. La recherche de construction d'appareils de combat futurs au niveau de l'Europe est une façon de préserver la compétitivité de l'industrie aéronautique militaire française face à la concurrence des industriels américains.

Je m'explique : les difficultés que rencontrent — vous les avez signalées, à juste titre — un certain nombre de constructeurs aéronautiques sont d'ordre conjoncturel. Elles sont liées à la crise économique qui influe sur l'activité aérienne en général. Mais les travailleurs comme les syndicats ont effectivement conscience que ces facteurs ne remettent pas en cause — en profondeur du moins — la compétitivité et les acquis de notre industrie aéronautique française.

Ces acquis sont extrêmement importants ; ils le sont tellement qu'il faut absolument les sauvegarder. Je les précise à votre intention, afin que vous puissiez, monsieur le sénateur, non seulement rassurer les travailleurs, dont vous êtes à juste titre le porte-parole, mais leur donner des assurances.

Notre industrie aéronautique, avec un chiffre d'affaires de plus de 50 milliards de francs, un effectif de plus de 110 000 personnes, a donc largement, vous l'avez dit, la taille mondiale. Nous sommes effectivement le troisième constructeur du monde.

Cette industrie, rendons-lui cet hommage, maîtrise parfaitement les technologies les plus avancées et elle n'a rien à envier, effectivement, à ses rivales, que ce soit dans le domaine des avions civils et militaires, des engins ou des hélicoptères français.

Elle affronte avec succès la concurrence internationale, puisque les deux tiers de son activité sont réalisés à l'exportation et que le solde de la balance des échanges aéronautiques dépasse largement la vingtaine de milliards de francs. Bien d'autres industries, monsieur le sénateur, souhaiteraient pouvoir en dire autant. Raison de plus — vous avez raison — pour être très vigilants.

Par ailleurs, cette industrie contribue largement à la lutte pour le maintien de l'emploi industriel en France, notamment à travers tout un tissu extrêmement dense de sous-traitants.

C'est dire que cette industrie est une des premières du monde. Et pour répondre à votre question, je dirai que le renforcement, la modernisation de ce secteur industriel doivent être et sont effectivement une des priorités du Gouvernement. Cette priorité s'inscrit dans une politique générale de modernisation de notre appareil industriel dont le Président de la République — vous l'avez d'ailleurs souligné tout à l'heure — a fait un des axes majeurs de son action, et elle s'affirme constamment dans le choix des pouvoirs publics.

Ainsi ces derniers ont-ils décidé d'accorder un soutien financier considérable au financement de l'A 320. M. Fiterman, ministre des transports, a d'ailleurs eu l'occasion d'apporter des précisions fort intéressantes à ce sujet.

Cette décision, jointe à celles de nos partenaires qui vont dans le même sens, a permis le lancement définitif de ce nouveau programme. Elle contribue d'une manière décisive à conforter l'avenir de l'industrie aéronautique française.

On ne peut pas admettre une action commune sur le plan de l'aéronautique civile — dont vous vous êtes félicité — et, en même temps, contester cette même action dans le domaine de l'aéronautique militaire : les techniques, les moteurs et les problèmes sont les mêmes.

A propos des moteurs, en complément des travaux qui sont d'ores et déjà menés pour le développement des nouvelles versions du C.F.M. 56, un plan d'action technologique à long terme a été établi : son rythme d'exécution sera déterminé en même

temps que les budgets de l'aviation civile. On ne peut pas faire autrement : il faut bien que les deux éléments progressent de concert.

Ainsi la France joue-t-elle un rôle prépondérant dans le programme Ariane, qui doit permettre à l'Europe de s'affirmer en tant que puissance spatiale, et participe-t-elle à la modernisation continue des lanceurs de ce programme.

Mais, s'agissant des programmes militaires, vous savez, monsieur Boucheny, que la loi de programmation militaire a fait de la recherche-développement l'une de ses priorités pour garantir la compétitivité des matériels, et, ce faisant, l'approvisionnement de nos armées en équipements, notamment en équipement de dernière génération. Ainsi sera assurée — vous avez eu raison de le souligner — notre indépendance nationale. Aussi faut-il introduire dans votre argumentation, que j'ai d'ailleurs écoutée avec grand intérêt, une autre donnée, à savoir les commandes du ministère de la défense, qui joueront un rôle déterminant dans le plan de charge des industries que vous avez citées.

Dès lors, si les programmes conduits en coopération avec nos partenaires étaient destinés à casser notre industrie aéronautique et spatiale, nous serions de bien dangereux ouvriers ! Mais il est bien évident que ces programmes ne sont valables que parce qu'ils doivent garantir le potentiel des industries françaises ainsi que l'indépendance de nos choix.

J'ai bien compris votre inquiétude. N'y a-t-il pas, selon vous, contradiction entre ceci et cela ? C'est une question qu'il faut se poser. La nécessité économique et industrielle de la coopération européenne, que personne ne conteste, est bien connue : c'est la mise en commun des efforts afin de partager les frais fixes, de réduire les coûts unitaires par le jeu de l'effet de série et d'élargir les marchés. Vous avez cité, à juste titre, un rapport que je connais bien. Il faut en tirer des leçons, vous avez eu raison de le souligner.

Aujourd'hui, les partenaires doivent être moins exigeants dès le départ. Nous avons, nous Français, des propositions précises à présenter. Pour chacun des programmes étudiés, le Gouvernement vérifie sa conformité aux priorités définies pour notre industrie aéronautique et pour son développement. Il en est ainsi — vous l'avez dit — pour le développement de l'avion de combat européen.

C'est une manifestation tangible, une volonté politique d'affirmer que nous voulons préserver et développer, en matière d'aéronautique, non seulement les capacités industrielles de la France, mais aussi celles d'autres pays de l'Europe. Pourquoi ? Parce que la France et les pays d'Europe qui possèdent une industrie aéronautique assistent — vous savez bien comment cela se passe — à une concurrence acharnée, dont on a parfois peu idée, des industriels américains. Si ces derniers peuvent prendre pied dans un pays de l'Europe, d'autres pays de cette Europe seront séduits par les matériels que produisent ces industriels. Si la France reste seule, nous n'aurons pas de champ d'exportation et nous n'aurons pas fabriqué les avions dont notre industrie a besoin.

Il faut donc que nos partenaires européens se sentent concernés par ces fabrications. D'où les études en commun menées essentiellement pour garantir le potentiel industriel français et l'indépendance de nos choix.

Si des objectifs convergents peuvent se dégager — je dis bien « s'ils peuvent se dégager » — si des accords équitables préservant — vous avez eu raison de le rappeler — les intérêts essentiels de nos industries, de notre pays et de son autonomie sont possibles, il faut s'engager dans cette voie. Si nous pouvons préserver la maîtrise du savoir-faire national grâce à des programmes mis au point en commun, il faut le faire.

Il faut donc que le Gouvernement soit déterminé à y participer afin de souder plus encore les nations européennes dans le domaine industriel.

Mais il est bien évident que vouloir souder quelques nations de l'Europe sur des programmes communs, par exemple d'hélicoptères ou d'avions, cela ne peut se faire que si toutes y mettent de leur et si, pour le Gouvernement français, le but reste de conforter le potentiel aéronautique français afin d'éviter la concurrence que vous savez.

Tel est notre objectif et telle est notre méthode de travail.

En ce qui concerne l'avion que vous avez évoqué, les études de coût sont en cours entre cinq pays. Vous avez parlé avec raison des travailleurs que vous avez rencontrés. J'ai confiance dans les techniques, les technologies, les recherches, les études et les fabrications françaises. Nous avons intérêt à montrer ce que nous savons faire. Je suis persuadé que c'est par ce moyen que nous préserverons l'ensemble du potentiel de l'industrie française.

Si des risques apparaissent pour ce potentiel, pour notre industrie militaire et pour nos options, nous aurions toujours le temps d'y réfléchir. En attendant, la recherche de la coopération européenne a bien pour but de maintenir, de protéger le potentiel français et d'empêcher ceux qui sont les premiers du monde dans le domaine de l'industrie aéronautique et spatiale d'empiéter sur le marché européen.

Telle est la politique du Gouvernement. Voilà, monsieur le sénateur, tout en vous remerciant de votre question, ce que je pouvais vous répondre. Il est évident que, dans cet immense ensemble industriel aéronautique, on ne peut séparer les secteurs. On a parlé du moteur de l'avion; il faudrait parler également de la « visionique », de tout ce qui accompagne l'avion. Dans ce domaine, certaines entreprises françaises figurent parmi les plus sophistiquées du monde. Nous devons les défendre en France même, mais aussi à l'exportation. C'est là une donnée à laquelle, croyez-le, nous sommes extrêmement sensibles. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

M. Serge Boucheny. Je demande la parole.

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de la réponse très complète que vous m'avez faite.

C'est avec satisfaction que j'enregistre la garantie que vous donnez de l'indépendance de nos choix et de la volonté qui vous anime. Je suis un parlementaire assez ancien et voilà déjà un certain temps que j'interviens sur les questions de défense. Mais c'est la première fois que je vois un ministre des armées s'engager — c'est de bon augure — et parler ouvertement de la concurrence devant laquelle se trouve notre industrie aéronautique et de la nécessité, pour le Gouvernement et tous ceux qui travaillent dans cette branche, de développer les capacités de cette industrie pour créer des emplois dont notre pays a besoin.

M. Paul Girod. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Paul Girod.

M. Paul Girod. J'ai écouté avec beaucoup d'attention la réponse de M. le ministre et celle que M. Boucheny lui a faite. Je m'étonne d'une lacune.

M. Boucheny a expliqué, au début de son intervention, que la situation actuelle avait été engendrée par l'atmosphère de démission industrielle, de renoncement des gouvernements précédents. Or, je constate que les appareils et les équipements dont il parle, compte tenu des importants délais de développement des recherches en cette matière, sont tous des appareils et des équipements dont la conception et la décision de lancement remontent à un certain temps déjà, et je ne souhaite pas apporter plus de précision sur ce point. Je suis donc un peu étonné, dis-je, que M. le ministre de la défense n'ait pas relevé cet aspect des choses.

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Je demande la parole.

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

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Monsieur le sénateur, un programme militaire se conçoit, s'étudie au moins dix ans à l'avance.

M. Paul Girod. Je n'en demandais pas plus, monsieur le ministre. Je vous remercie.

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Aujourd'hui, je mets au point avec nos techniciens, nos ingénieurs, nos travailleurs, nos compagnons, les programmes des années 1993-1994. Loin de moi la pensée que ces techniciens et ces ingénieurs qui ont travaillé avant 1981 voient leurs efforts anéantis. Ce n'est d'ailleurs ni ce qu'a voulu dire M. Boucheny, ni ce que j'ai voulu dire moi-même.

M. Paul Girod. Bravo !

M. Charles Hernu, ministre de la défense. M. Boucheny s'est même inquiété, je crois, de savoir si le ministre de la défense que je suis n'aurait pas tendance à laisser de côté les efforts accumulés précédemment par les ingénieurs et les techniciens français.

M. Serge Boucheny. Je ne vous prête pas de sombres desseins, monsieur le ministre !

M. Charles Hernu, ministre de la défense. Je veux dire par là, et vous allez être tout à fait rassuré, que la technique, la science, les fabrications, les armements obéissent à des phénomènes qui ne sont ni de gauche ni de droite. (M. Paul Girod applaudit.) Ce sont des phénomènes technologiques. Ce qui compte, c'est la volonté politique d'en faire quelque chose.

L'on m'a demandé si nous avons la volonté politique de faire en sorte que la France conserve la première place en matière aéronautique. Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous sommes les premiers en matière d'aviation. Nous l'étions déjà au moment de la guerre de 1914-1918. Je rappelle que nous allons bientôt fêter le cinquantième anniversaire de l'identification de l'aviation de guerre française et que c'est sous le gouvernement de Front populaire que Jean Moulin a commencé sa carrière comme chef de cabinet du premier ministre de l'aviation militaire de guerre. (Applaudissements sur les travées communistes.)

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 5 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales sans débat.

PRIX DES VOYAGES AÉRIENS

ENTRE LA NOUVELLE-CALÉDONIE ET LA MÉTROPOLE

M. le président. M. Dick Ukeiwé attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation des habitants de la Nouvelle-Calédonie, durement pénalisés par le prix des voyages aériens entre le territoire et la métropole.

La Nouvelle-Calédonie est reliée à la mère patrie par quatre liaisons aériennes hebdomadaires, deux par la voie des Indes et deux par l'Amérique. Un voyage aller-retour en tarif aménagé (séjour touristique de 15 à 80 jours) s'élève à 260 000 francs C. F. P., soit 14 300 francs français. Il interdit toute possibilité de déplacement en France à la majorité de la population.

M. Dick Ukeiwé a, par ailleurs, au cours de la discussion budgétaire, signalé à Mme le ministre du commerce extérieur et du tourisme le préjudice que font subir au développement du tourisme calédonien de tels tarifs et l'absence de voyages charters seuls susceptibles d'attirer vers le territoire les touristes européens.

Il demande donc à M. le ministre des transports quelles mesures il compte prendre pour remédier à une situation si dommageable pour l'amélioration des relations économiques et humaines entre la Nouvelle-Calédonie et la métropole. (N° 456).

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées), en remplacement de M. le ministre des transports. Monsieur le sénateur, la fixation des tarifs aériens entre la Nouvelle-Calédonie et la métropole est une question importante à laquelle je répondrai au nom de M. le ministre des transports qui est retenu aujourd'hui en dehors de la capitale.

La fixation des tarifs aériens entre la Nouvelle-Calédonie et la métropole tient nécessairement compte de la distance de 19 000 kilomètres qui sépare ces deux points du territoire français. Le niveau actuel des tarifs ne reflète que partiellement cette distance; il ne suffit d'ailleurs pas à assurer l'équilibre économique de cette desserte.

Il convient, en outre, de préciser que le niveau du tarif touristique cité par l'honorable parlementaire concerne la haute saison, le tarif basse saison étant inférieur de 26 p. 100 par rapport au précédent et comptant parmi les plus bas du monde au kilomètre parcouru.

Dans ce contexte, il n'est pas envisageable d'exposer cette desserte régulière, qui permet de maintenir un lien permanent entre la métropole et un territoire d'outre-mer éloigné, à la concurrence de compagnies charters. Une telle mesure ne ferait, en effet, qu'aggraver les difficultés actuelles; c'est ainsi que la perte par U.T.A. d'une partie du trafic à destination de la Nouvelle-Calédonie aurait pour conséquence soit une augmentation du prix du billet sur la ligne régulière, soit une détérioration plus profonde des résultats remettant en cause la structure même de cette desserte.

En matière de développement touristique, les besoins de la Nouvelle-Calédonie ne peuvent faire abstraction de l'éloignement de la métropole, ce qui implique, en outre, une amélioration de la balance extérieure du territoire. Les liaisons aériennes qui viennent d'être ouvertes vers l'Australie par la compagnie régionale Air Calédonie International, créée en 1983, s'inscrivent d'ailleurs bien dans ce cadre.

Pour répondre à l'objectif de développement du tourisme, le ministre des transports est disposé, par ailleurs, à faire étudier avec soin une éventuelle proposition de vols charters vers la Nouvelle-Calédonie, dès lors qu'il s'agirait vraiment d'une proposition visant au développement du tourisme et respectant une réelle complémentarité avec la desserte par U.T.A.

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

M. Dick Ukeiwé. Après la réponse que vous avez eu l'obligeance de me faire, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite préciser les conséquences du problème que j'ai signalé à votre attention.

Effectivement, le 28 novembre 1983, lors de la discussion du budget du commerce extérieur et du tourisme, je suis intervenu à cette tribune pour signaler le caractère dissuasif atteint par les tarifs aériens sur la ligne Paris—Nouméa. Je disais alors — ce propos était restrictif car je l'ai formulé dans le cadre du développement du tourisme local — que « la Nouvelle-Calédonie reste privée de clients européens, et surtout français, rebutés par le coût du voyage ». Vous l'avez mentionné vous-même, tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat.

Depuis, les tarifs ont augmenté de 20 p. 100 au 1^{er} janvier 1984 et ils doivent être à nouveau réajustés dans les semaines à venir. Vous l'avez rappelé : actuellement, un billet aller et retour au tarif normal en classe économique coûte plus de 15 000 francs français et plus de 10 000 francs français en tarif touristique.

La compagnie U.T.A., qui assure depuis plus de vingt ans la liaison entre les territoires du Pacifique-Sud et la métropole, est le véritable cordon ombilical qui relie la Nouvelle-Calédonie à la mère patrie. Grâce à cette compagnie, les ailes françaises sont partout présentes dans cette région du monde dont chacun s'accorde à reconnaître qu'elle sera, dans les années à venir, la plaque tournante de l'économie mondiale.

Par U.T.A., la France existe au Japon, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Indonésie, à Singapour, sur la côte ouest des Etats-Unis et dans les territoires français du Pacifique-Sud.

L'objet de ma question, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est donc pas la mise en cause de la compagnie nationale dont tous les Calédoniens reconnaissent et apprécient les services. Je souhaite seulement souligner l'aggravation des difficultés de tous ordres qu'entraîne l'inévitable réajustement des tarifs imposé par l'augmentation des charges de la compagnie aérienne prestataire.

Mieux que les distances kilométriques, ces augmentations éloignent chaque fois un peu plus de la mère patrie les ressortissants des territoires d'outre-mer français.

M. Paul Girod. Très bien !

M. Dick Ukeiwé. A l'aspect économique, particulièrement ressenti dans le domaine du tourisme et des échanges commerciaux entre l'Europe et la Nouvelle-Calédonie, s'ajoute donc un volet politique que le Gouvernement de la République, garant de l'intégrité du territoire national, se doit de prendre en compte.

L'aspect social et humain n'est pas absent de nos préoccupations, notamment la séparation des familles et les problèmes matériels, souvent insolubles, qui en résultent. C'est le cas, en particulier, des familles les plus défavorisées pour permettre à leurs enfants de poursuivre en métropole des études supérieures qui ne sont pas dispensées sur le territoire.

Pour cet ensemble de raisons, monsieur le secrétaire d'Etat, je sollicite l'intervention de l'Etat afin qu'il dégage, en concertation avec les autorités territoriales et les responsables de la compagnie nationale U.T.A., les mesures susceptibles d'améliorer cette situation.

Comme les ressortissants d'autres collectivités d'outre-mer de la République, nous devons bénéficier du principe de la continuité territoriale, manifestation concrète de la solidarité nationale.

L'amélioration des possibilités de circulation dans les deux sens entre les territoires d'outre-mer et la métropole permettra une meilleure compréhension et une plus juste appréciation des graves problèmes politiques, économiques et sociaux auxquels nous sommes actuellement confrontés. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

HEURES D'OUVERTURE DES BUREAUX DE VOTE POUR LES ÉLECTIONS EUROPÉENNES

M. le président. M. Paul Girod rappelle à M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation qu'aux termes de l'article R. 41 du code électoral le scrutin est ouvert à huit heures, clos le même jour à dix-huit heures, et que seuls les commissaires de la République, pour faciliter aux électeurs l'exercice du droit de vote, ont faculté d'avancer l'heure d'ouverture ou de retarder l'heure de clôture du scrutin.

Or, pour les élections européennes du 17 juin prochain, les listes n'étant pas d'appartenance européenne, le dépouillement en France n'a pas d'influence sur les électeurs des autres pays membres de la Communauté. De ce fait, afin d'éviter les inconvénients de permanence et les surcoûts de personnel correspondants, comme lors des élections précédentes du 10 juin 1979, en milieu rural où les bureaux de vote sont restés ouverts quatre heures de plus que d'habitude, le Gouvernement n'envisage-t-il pas, soit de retarder l'ouverture des bureaux, soit la mise sous scellés des urnes, afin d'éviter aux membres des bureaux de vote concernés l'attente dès vingt-deux heures pour procéder aux opérations de dépouillement? (N° 465).

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées), en remplacement de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation. Monsieur Girod, l'article R. 41 du code électoral, auquel vous faites référence dans votre question, autorise effectivement les commissaires de la République, pour faciliter aux électeurs l'exercice de leur droit de vote, à avancer l'heure d'ouverture ou à retarder l'heure de clôture du scrutin.

Cet article, inséré parmi les « dispositions communes » du code électoral, s'applique à toutes les élections au suffrage universel direct. Mais l'article 11 du décret du 28 février 1979 pris pour l'application de la loi du 7 juillet 1977 prévoit expressément que, par dérogation à l'article R. 41 du code électoral, l'heure de clôture des bureaux de vote pour l'élection européenne est fixée par le décret convoquant les électeurs.

Pour le scrutin du 17 juin prochain, l'heure de clôture des bureaux de vote sera donc uniforme ; elle ne pourra pas être « modulée » par les commissaires de la République ; elle sera fixée par le décret de convocation des électeurs qui lui-même doit être publié au plus tard le samedi 19 mai 1984. Telles sont les règles qui découlent des textes en vigueur.

Toutefois, pour déterminer cette heure de clôture, le Gouvernement n'est pas libre de son choix. Il doit, en effet, respecter un double impératif.

D'une part, l'article 9 de l'acte international du 20 septembre 1976, ratifié par la loi du 30 juin 1977, dispose que « les opérations de dépouillement des bulletins de vote ne peuvent commencer qu'après la clôture du scrutin dans l'Etat membre où les électeurs voteront les derniers ».

D'autre part, le code électoral, dans ses articles L. 65 et R. 63, impose que le dépouillement commence immédiatement après la clôture du scrutin.

Or, lors de la première élection au suffrage universel de l'Assemblée des Communautés européennes, le 10 juin 1979, les bureaux de vote en Italie n'étaient clos qu'à vingt-deux heures. La France, en conséquence, ne pouvait fermer les siens qu'à la même heure.

Pour la prochaine consultation, l'heure de clôture dépendra donc de l'heure la plus tardive qui sera retenue parmi les Etats de la Communauté. La France ne pourrait y déroger sans violer ses engagements internationaux.

Au surplus — je voudrais en faire la remarque à M. Girod — quand bien même les bureaux de vote pourraient être fermés à l'heure habituelle et les urnes mises sous scellés jusqu'au commencement du dépouillement, il conviendrait, en toute hypothèse, de prévoir, dans l'intervalle, la surveillance de ces urnes. Seuls les bureaux de vote constituent des organes dont la composition, fixée par les articles R. 42 et suivants du code électoral, garantit l'impartialité et le caractère démocratique. Eux seuls pourraient donc être investis de la mission de surveiller les urnes. Ils seraient contraints, de ce fait, à siéger en permanence jusqu'au dépouillement. Dans ces conditions, on ne voit pas l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'ils ne soient pas autorisés à recevoir les votes des citoyens jusqu'à l'heure où le dépouillement pourra commencer.

Reste l'éventualité, évoquée par M. Girod, d'un retard de l'heure d'ouverture des bureaux de vote. D'une part, les commissaires de la République n'ont pas compétence pour adopter une telle mesure. D'autre part, l'article R. 41 du code électoral — qui a déjà été cité — leur donne seulement la faculté d'avancer l'heure d'ouverture des bureaux. Dans certaines communes, ils utilisent effectivement cette possibilité en fonction des circonstances locales, mais la règle générale est bien que les bureaux de vote ouvrent à huit heures.

Retarder l'heure d'ouverture ne pourrait donc être le fait que d'une décision gouvernementale prise sous la forme d'un décret qui modifierait l'article R. 41 du code électoral pour les élections européennes.

Le Gouvernement n'a pas considéré qu'il était opportun de recourir à une telle mesure. Celle-ci romprait, en effet, avec un usage constant en matière d'organisation des scrutins. Elle empêcherait notamment de nombreuses personnes d'accom-

plier leur devoir électoral tôt le dimanche matin, avant de partir en déplacement pour la journée — surtout si c'est un jour d'ouverture de la pêche — leur retour étant souvent prévu pour le lundi matin. Une fraction non négligeable du corps électoral risquerait ainsi d'être surprise dans ses habitudes.

Les contraintes qui seraient ainsi imposées aux personnes en cause seraient finalement plus lourdes que celles qui pèsent sur les membres des bureaux de vote du fait de l'allongement de la durée du scrutin. Elles auraient, en outre, des répercussions défavorables sur la participation électorale.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'envisage pas une ouverture plus tardive des bureaux de vote à l'occasion des élections européennes.

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

M. Paul Girod. Je remercie d'abord M. le secrétaire d'Etat d'avoir bien voulu m'exposer, avec un grand luxe de considérants et de détails, la réponse que le Gouvernement a bien voulu accorder à la question que je lui avais posée.

Je lui ferai part, cependant, de ma stupéfaction. J'avais cru comprendre que, un certain mois de mai remontant à quelques années, nous étions entrés dans l'ère du changement. Or je m'aperçois que plus on change et plus c'est pareil ! En cette matière, il y a exactement cinq ans, dans la même enceinte, m'adressant, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'un de vos prédécesseurs d'un ancien gouvernement, j'avais eu l'occasion de lui poser rigoureusement la même question et j'avais obtenu rigoureusement la même réponse. En conséquence, le changement me semble limité.

Je formulerai une seconde observation : une certaine loi du 2 mars 1982 a été votée. Elle prévoyait la décentralisation, l'autonomie, l'indépendance des communes. Je constate qu'en cette matière la voix de ces dernières que j'ai cru, modestement, devoir exprimer et qui, monsieur le secrétaire d'Etat, est très largement partagée, n'est guère entendue.

De surcroît, je suis un peu déçu d'entendre évoquer l'ouverture de la pêche à propos des élections européennes.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Absolument !

M. Paul Girod. Or, que je sache, l'Europe est la chance de l'Occident face à certaines contraintes extérieures dont on n'a pas parlé cet après-midi, mais qu'on aurait pu évoquer. Que je sache aussi, la construction européenne fait partie des priorités gouvernementales et présidentielles, et l'expression du suffrage universel est, à cet égard, un élément important d'une mutation des mentalités.

Je veux bien qu'on tienne compte de la pêche dans la fixation des heures d'ouverture des bureaux de vote. Cependant, je suis obligé de constater que l'article R. 41 est un article qui ressortit au domaine réglementaire. Or rien n'empêche le Gouvernement de prendre conscience du fait qu'il est ridicule de faire siéger pendant quatorze heures les responsables des bureaux de vote dans des communes où le nombre d'électeurs est peut-être limité. La durée de la consultation est traditionnellement de dix heures.

De plus, monsieur le secrétaire d'Etat, la pêche s'arrête avec le coucher du soleil qui intervient avant vingt-deux heures, le 17 juin, à l'heure légale. Rien n'empêcherait donc qu'on raccourcisse à dix heures le temps de la consultation électorale.

Nous n'en sommes pas encore à la parution du décret de convocation des électeurs. Certes, les premiers documents qui ont été remis aux mairies prévoient l'ouverture des bureaux de vote à huit heures du matin, mais il est encore temps que le Gouvernement prenne une mesure de bon sens.

Je compte sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour exprimer dans les instances responsables la légitime préoccupation des communes rurales qui ne comprennent pas pourquoi, en l'occurrence, on leur impose des contraintes sans rapport avec les habitudes de l'électorat et les traditions républicaines. (Applaudissements sur les travées du R. P. R. et de l'U. R. E. I.)

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, la référence à l'ouverture de la pêche n'est pas du ministre de l'intérieur, mais de moi-même.

J'ai été maire pendant trente et un ans : dix-huit ans dans une commune rurale, chef-lieu de canton, et douze ans dans une ville de 50 000 habitants.

M. Paul Girod. Prestigieuse !

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Aussi vous me permettez, monsieur le sénateur, de contester, même si c'est un peu paradoxal, qu'il y ait eu une modification de la tradition que vous avez qualifiée — à juste titre — de républicaine.

Les électrices et les électeurs de ce pays n'aiment pas les changements d'heure, s'ils aiment d'autres changements.

J'ai, tout à l'heure, en vous répondant, fait référence à des textes ; il en est un qui domine, c'est le texte communautaire. Ce sont des élections européennes ; par conséquent, l'heure de clôture du scrutin sera fixée par rapport à l'heure la plus tardive des pays de la Communauté. Nous ne savons pas si cette année ce sera l'Italie ou un autre pays de la Communauté.

Mais je rapporterai vos propos à M. le ministre de l'intérieur. Il n'est pas trop tard, en effet, pour envisager une modification.

Si j'avais fait allusion à l'ouverture de la pêche — et vous le savez bien, monsieur le sénateur, car vous êtes un élu local — c'est parce que, quand un scrutin tombe un tel jour, ceux qui veulent remplir leur devoir électoral — et ce devoir prime, je pense, toutes les autres occupations de la journée — aiment voter tôt le matin, et huit heures est l'heure généralement admise comme bonne.

Mais on ne modifiera pas la démocratie et la République sur une question d'heure d'ouverture et de clôture du scrutin le jour des élections européennes.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Il sera pardonné au « pêcheur ! »

M. Paul Girod. Je demande la parole.

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

M. Paul Girod. C'est la première fois que je suis amené à me réjouir du fait que la Norvège ne soit pas entrée dans le Marché commun, comme la proposition lui en avait été faite. Dieu sait jusqu'à quelle heure le soleil de minuit aurait « coïncé » les pauvres maires derrière leur bureau !

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Vive la nuit polaire !

DATE ET MODALITÉS DES ÉLECTIONS RÉGIONALES

M. le président. M. Philippe François attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation sur l'élection au suffrage universel direct des membres des conseils régionaux.

Deux années après la promulgation de la première loi sur la décentralisation, les élus locaux et les électeurs, maintenus dans l'incertitude, s'interrogent toujours sur ces futures élections.

Aussi, il lui demande de bien vouloir préciser au Parlement les intentions du Gouvernement quant à la date de ces élections et quant aux modalités électorales envisagées. (N° 476.)

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées), en remplacement de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation. Le Gouvernement a déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises, de s'expliquer sur les questions soulevées par M. Philippe François en répondant à des questions écrites ou orales.

Devant votre assemblée, M. André Labarrère, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, a apporté une réponse, au cours de la séance du 15 décembre 1983, à une question identique posée par M. Maurice Lombard.

Je vous confirme donc que le Gouvernement n'a pas encore délibéré sur le choix de la date à laquelle se dérouleront les élections régionales.

Le Gouvernement considère que le problème de l'élection des conseillers régionaux au suffrage universel direct ne peut être étudié indépendamment de la mise en œuvre totale de la décentralisation. Les derniers transferts de compétences interviendront au cours de l'année 1985. Ils comporteront des mesures qui intéresseront directement les régions, en particulier en matière scolaire, avec les schémas prévisionnels de formation et la construction des lycées.

Il est important que ces transferts se réalisent et que les nouvelles compétences des régions soient ainsi clairement établies avant de procéder au renouvellement complet des assemblées régionales.

Une date pour l'organisation de ce scrutin pourra alors être envisagée.

Dans un délai convenable par rapport à l'élection, le Gouvernement déposera un projet de loi relatif au mode de scrutin applicable aux élections régionales.

M. le président. La parole est à M. Philippe François.

M. Philippe François. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de la réponse que vous avez bien voulu m'apporter, laquelle, vous vous en doutez, ne me satisfait guère.

En vérité, vos propos ne nous apprennent rien de plus que ceux que le ministre de l'intérieur a tenus, le 15 mars dernier, dans une interview accordée à l'A.F.P. A ce propos, je tiens à vous faire part de mon étonnement devant ce procédé assez désinvolte qui consiste à informer en priorité une agence de presse plutôt que le Parlement...

M. Paul Girod. Très bien !

M. Philippe François. ... ce qui traduit bien, une fois de plus, l'état d'esprit de M. le ministre de l'intérieur vis-à-vis des élus que nous sommes.

Depuis deux ans, les élus locaux et les électeurs ne cessent de s'interroger sur ces futures élections. La confusion et l'imprécision semblent être toujours de rigueur en ce domaine.

Reprenons la chronologie des faits.

Il y a déjà deux ans, la presse avait fait état du souhait du Gouvernement et de votre majorité d'échelonner la mise en œuvre de la décentralisation sur une période de trois ans, en fixant la date de ces élections régionales en 1984 ou 1985 ; il était même question de les organiser le même jour que les municipales.

Mais l'on est amené à penser aujourd'hui que le Gouvernement a senti le vent venir : il a préféré différer les élections régionales. Il s'agissait d'un vent qui était à l'époque une bourrasque !

Aujourd'hui, tout le monde s'interroge sur la date de ces élections et le ministre de l'intérieur répond : « Depuis 1981, nous avons eu l'élection présidentielle, les législatives, les élections cantonales, municipales, les élections sénatoriales. Nous allons avoir, cette année, les élections européennes et, l'année prochaine, des élections cantonales. Cela fait beaucoup. En ce qui me concerne, je considère qu'il sera bon de faire les élections régionales après l'achèvement des transferts de compétences, c'est-à-dire à partir de 1986. C'est à ce moment qu'elles pourront avoir utilement lieu. » Vous venez de confirmer ces propos, monsieur le secrétaire d'Etat. Cela dit, fixer les élections régionales en même temps que les élections municipales aurait limité le nombre des scrutins.

Ces reculades successives ne témoignent-elles pas de votre crainte de voir se confirmer l'échec de la politique que vous menez depuis 1981, échec traduit dans les derniers résultats électoraux ?

De plus, que veut dire « à partir de 1986 » ? Devons-nous attendre encore d'autres déclarations à la presse — sans qu'on tienne compte du Parlement — dans quelques mois, qui informeront les électeurs des modalités de ces élections, en 1987, par exemple ?

Et quand, monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement aura-t-il délibéré de ces élections afin que le Parlement se prononce sur le mode de scrutin applicable aux élections en question ?

J'espère qu'en la matière — et je prends maintenant un ton un peu solennel — le Gouvernement tiendra compte de l'expérience corse — on connaît l'état de déconfiture du système régional corse ! — en ne renouvelant pas dans son projet de loi les erreurs que n'a pas manqué de souligner un de nos excellents collègues, M. Giacobi, président du conseil général de la Haute-Corse et membre de votre majorité.

Ce dernier estime qu'il faut procéder à la modification du mode de scrutin actuel — proportionnelle intégrale, à l'échelle régionale — qui aboutit, précise-t-il, « obligatoirement à l'absence de majorité ». Il ajoute : « L'assemblée de Corse n'a aucune stabilité politique et, par conséquent, le statut particulier n'en a pas davantage. » Et, jugeant ce mode de scrutin, M. Giacobi déclare : « Il est absurde, irréaliste, dangereux. »

Il est urgent que le Gouvernement s'explique pour une fois clairement et de façon définitive sur ces élections et réponde enfin aux attentes des élus locaux et des électeurs.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quand auront lieu ces élections et quel sera le mode de scrutin applicable ? (*Applaudissements.*)

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je vais vous répondre, ainsi que je l'ai fait tout à l'heure à l'intention de l'un de vos collègues en tant qu'ancien élu local, qui a le même souci que vous, croyez-le bien, de voir les élections régionales s'organiser.

Votre intervention comportait, en fait, plusieurs éléments. Je ne crois pas que la politique se fasse sur les « Hauts de Hurlevent ». Après la tempête, le calme revient et la mer s'apaise. Il ne faut jamais perdre cela de vue quand on veut faire des comparaisons climatiques.

Pourquoi se précipiter pour ces élections régionales ?

J'ai été parlementaire assez longtemps — j'ai eu l'honneur d'appartenir à cette maison pendant quatre ans, avant d'être membre de l'Assemblée nationale pendant quatorze ans — pour avoir assisté à l'organisation des régions à une époque où une autre majorité était en place. J'ai pu constater alors que l'élaboration et la mise en place de telles dispositions étaient attendues par l'opposition de l'époque. Mais il fallait bien se rendre à l'évidence : même pour des gens raisonnables — et je pense qu'il y en avait à l'époque — il fallait étudier le fonctionnement de vingt-deux régions. Et cela n'a pas toujours très bien fonctionné, à telle enseigne que, aujourd'hui, on apporte des modifications, avec la loi sur la décentralisation. Je sais bien que vous-même et vos amis n'avez pas voté cette loi que, pourtant, vous réclamiez depuis fort longtemps.

Cette réforme est faite. Mais je ne crois pas que, dans notre pays, depuis que la République existe, une loi n'ait jamais été modifiée au cours de son application. Personne ne détient la totale vérité. Quand on veut aller plus loin, il faut changer les choses, et c'est difficile.

Monsieur le sénateur, vous avez enfin posé le problème de la Corse. Permettez-moi simplement de vous dire que la Corse, c'est la France. C'est tout ce que je répandrai sur ce point. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Michel Maurice-Bokanowski. Merci de nous l'apprendre ! C'est une révélation !

PROBLÈMES DE LA MÉDECINE AUX ANTILLES

M. le président. A la suite des récentes missions d'informations menées en relation avec les différents corps de santé, et restées sans résultat, et après les multiples et infructueuses démarches des internes d'Antilles-Guyane, M. Marcel Gargar a l'honneur de demander à M. le ministre de l'éducation nationale quelle mesure immédiate est envisagée pour l'attribution de postes d'internes de médecine générale et de spécialités aux Antilles, pour le 1^{er} octobre 1984, date de forclusion des options.

Il lui rappelle le consensus général visant à obtenir la création d'une région sanitaire de plein droit reposant sur la transformation des principaux hôpitaux régionaux en C.H.R.

Cette promesse de M. le Premier ministre et du ministre de la santé d'alors, en février 1983, ouvrant la perspective de la création d'un C.H.U., répond en cela aux besoins de la population. (N° 482.)

Cette question a été transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (santé).

M. Marcel Gargar demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (santé) quelles mesures il pense prendre dans l'immédiat pour la mise en œuvre des promesses du Premier ministre et du ministre de la santé de février 1983 concernant la transformation du centre hospitalier de Pointe-à-Pitre fort performant en C.H.R.

Cette transformation précéderait de peu la création d'un C.H.U. en concertation avec M. le ministre de l'éducation nationale, ce qui permettrait notamment le maintien de l'internat au centre hospitalier de Pointe-à-Pitre.

Compte tenu du caractère d'urgence que revêt une telle situation pouvant être préjudiciable aux internes sur place et des spécificités propres aux D.O.M., il convient sans autre retard de mettre en application la réforme des études médicales aux Antilles-Guyane, lesquelles semblent avoir été oubliées. (N° 483.)

Ces deux questions ont le même objet.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées), en remplacement de M. le ministre de l'éducation nationale et de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Santé). Mesdames, messieurs les sénateurs, l'article 7 de la loi n° 82-1098 du 23 décembre 1982 prévoit que « des dispositions dérogatoires seront prises en tant que de besoin pour permettre l'application de la loi aux départements d'outre-mer ». Cela explique que ces départements n'ont pas été compris dans les dispositions organisant le droit commun de la réforme du troisième cycle des études médicales. Il s'est avéré impossible, en effet, de constituer une interrégion rassemblant ces départements, puisque la loi précitée précise qu'une interrégion comprend au moins trois centres hospitaliers et universitaires. La solution consistant à incor-

porer les départements des Antilles et de la Guyane dans une interrégion métropolitaine a été écartée du fait que la représentation de leurs intérêts propres aurait été insuffisante au niveau de la commission technique et pédagogique.

En conséquence, il été décidé de confier à titre transitoire à l'université de Bordeaux-II l'organisation matérielle de l'affectation des internes de médecine générale volontaires pour effectuer des stages hospitaliers dans les établissements de ces départements, ainsi que l'enseignement devant être dispensé à ces mêmes internes.

La procédure de qualification des lieux de stage formateurs est confiée à des groupes constitués à cet effet, comprenant des représentants de l'université de Bordeaux-II et des établissements hospitaliers concernés.

Ces dispositions ont été décidées après une large consultation de tous les intéressés. Des mesures analogues seront prises en temps utile pour permettre aux internes des autres filières, à l'exception de celle de la recherche médicale, d'effectuer des stages hospitaliers au cours de leur internat, qui débutera au mois d'avril 1985.

Ainsi, je puis vous assurer, monsieur le sénateur, que les départements des Antilles et de la Guyane disposeront du nombre d'internes nécessaire au bon fonctionnement des hôpitaux.

Enfin, la transformation des centres hospitaliers généraux de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre en centres hospitaliers régionaux est aujourd'hui acquise, par arrêté du 4 avril 1984. Cette dernière mesure permettra une meilleure prise en compte des besoins de santé de la population des Antilles, ainsi que l'institution ultérieure d'un centre hospitalier et universitaire.

A cet égard, monsieur le sénateur, ayant été en mission en Guyane au mois de décembre dernier et ayant disposé naturellement, lors de ce voyage, des pouvoirs de mes collègues M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer et M. le secrétaire d'Etat chargé de la santé, je puis vous informer que seront construits, dès cette année, à Cayenne, d'une part, un nouvel hôpital et, d'autre part, une nouvelle maison de retraite, qui remplacera l'hospice Jean-Martial.

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

M. Serge Boucheny, en remplacement de M. Marcel Gargar. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous prie de bien vouloir excuser mon collègue et ami, M. Marcel Gargar, qui, souffrant, n'a pu être présent à cette séance. Il aurait été très heureux de vous féliciter de la diligence avec laquelle le secrétariat d'Etat à la santé a résolu un certain nombre de problèmes, notamment en Guyane et en ce qui concerne les transformations du centre hospitalier de Pointe-à-Pitre.

Nous pouvons considérer, avec notre ami M. Marcel Gargar et les élus de la Guadeloupe, que l'action du secrétariat d'Etat a été positive. Je vous remercie donc, monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de M. Gargar, pour la réponse que vous venez de nous apporter.

Mais la question posée avait pour objet essentiel d'obtenir un certain nombre de précisions, que vous nous avez d'ailleurs données, monsieur le secrétaire d'Etat, concernant la mise en application des textes de la réforme de l'internat médical aux Antilles et en Guyane.

Nombre de textes relatifs aux études médicales et pharmaceutiques ont été publiés au *Journal officiel*, notamment le décret n° 83-785 du 2 septembre 1983 fixant le statut des internes en médecine et pharmacie. Vous y avez d'ailleurs fait allusion.

Or, aucun de ces textes ne comporte de dispositions concernant la région sanitaire Antilles-Guyane, intégrée dans aucune des nouvelles interrégions médicales. C'est une grave lacune et un vide juridique qu'il convient de combler dans les meilleurs délais. Je pense que le Gouvernement s'y emploiera.

Cette situation anormale implique deux conséquences dommageables pour le bon fonctionnement des hôpitaux de cette région et, partant, pour l'encadrement sanitaire de la population concernée : absence de recrutement d'internes de médecine générale et de spécialité dès la rentrée 1984-1985 et impossibilité de participer aux commissions pédagogiques interrégionales médicales définies par le décret n° 83-681. Cela implique qu'aucun service de spécialité ne pourra être qualifiant dans cette région et ne pourra donc accueillir d'internes de spécialité.

L'article 53 de la loi n° 82-1098 stipule que les troisièmes cycles de médecine spécialisée de santé publique et de recherche médicale sont organisés, entre autres, dans les circonscriptions géographiques dénommées interrégions, comprenant au moins trois centres hospitaliers et universitaires.

Ce dernier point concerne tout particulièrement le ministère de l'éducation nationale en concertation avec les ministères de la solidarité nationale, de la santé, et de l'économie et des finances.

Il n'est que temps de prononcer le rattachement de la région médicale Antilles-Guyane à la région sanitaire de Bordeaux-Toulouse-Limoges, de désigner, aux Antilles, une commission qui comprendrait des représentants des commissions médicales consultatives de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France, des internes Antilles-Guyane et des représentants de l'université des sciences Antilles-Guyane, et qui serait habilitée à dialoguer avec les conseils d'université des facultés de médecine de Bordeaux-Toulouse-Limoges.

Le président de l'université Bordeaux-II, et le directeur du département du troisième cycle de médecine, praticiens, sont partisans de cette procédure dérogatoire satisfaisant les partenaires que sont les ministres concernés et les internes de la région Antilles-Guyane, inquiets de leur devenir professionnel.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les remarques que m'avait chargé de présenter mon ami Marcel Gargar. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

SURVOL DE LA ZONE INTERDITE DE TOULON PAR UN AVION SOVIÉTIQUE

M. le président. M. Michel Maurice-Bokanowski demande à M. le ministre de la défense de bien vouloir lui donner toutes les informations en sa possession sur les circonstances au cours desquelles un avion de ligne soviétique a survolé la zone interdite de Toulon, le vendredi 13 avril 1984. (N° 487.)

M. Alain Pluchet rappelle à M. le ministre des transports que, le vendredi 13 avril 1984, un avion de ligne soviétique a survolé, malgré les mises en garde répétées des contrôleurs aériens, la zone interdite de Toulon.

Compte tenu de ce que, d'une part, le pilote soviétique a refusé d'obtempérer aux ordres du centre de navigation aérienne, et que, d'autre part, la France n'a pas coutume d'abattre les avions de ligne qui survolent les zones militaires de son territoire, il lui demande s'il n'estime pas que les autorités soviétiques ne laissent à la France pas d'autre choix que de supprimer la ligne Moscou-Marseille. (N° 488.)

Ces deux questions, qui ont été transmises à M. le Premier ministre, ont le même objet.

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées), en remplacement de M. le Premier ministre. M. le Premier ministre confirme les termes du communiqué qui a été publié le lundi 16 avril 1984 par ses services. Le survol par un avion régulier soviétique Tupolev 134 d'une zone réglementée ne correspondait pas à un objectif délibéré. Il s'agit donc d'un simple incident de trafic, sans conséquence pour notre défense.

Beaucoup d'inexactitudes ont été publiées ces derniers jours, y compris quant à la nature de la ligne desservie par cet appareil.

Il s'agit du vol hebdomadaire régulier Moscou-Budapest-Marseille et non d'un vol faisant escale à Bucarest, comme chacun a pu l'entendre et le lire pendant plusieurs jours.

Quels sont les faits ?

Le 13 avril 1984, à seize heures quarante-huit, le Tupolev est pris en charge par le centre de contrôle d'Aix-en-Provence. Il lui est ordonné de prendre un cap 260 à partir de la balise de Saint-Tropez. Cette modification par rapport au trajet normal avait pour but d'éviter un risque de collision avec un appareil d'Air Inter venant en sens inverse.

C'est ce cap, choisi par le centre de contrôle, qui, compte tenu du vent du nord de quarante nœuds, conduisait l'appareil dans la zone réglementée R. 64.

Le cap 260 ayant été maintenu pendant deux minutes, l'appareil soviétique est donc entré dans la zone réglementée à seize heures cinquante-trois. Le contrôleur a demandé une correction de trajectoire au cap 270. Celle-ci a été normalement effectuée par le pilote.

C'est à seize heures cinquante-quatre, donc une minute après l'entrée dans la zone réglementée, que le centre de Hyères constatant, en particulier, que l'appareil risquait de pénétrer dans la zone interdite P. 62, a téléphoné au centre d'Aix-en-Provence pour attirer l'attention du contrôle sur la trajectoire et demander des éclaircissements.

Au même moment, le centre d'Aix-en-Provence donnait l'ordre au Tupolev de prendre le cap 330. Le pilote accuse immédiatement réception. Son temps de réaction est normal.

Le contrôle du trajet suivi par l'appareil soviétique, qui a été effectué par la défense aérienne, montre que le Tupolev n'est pas passé dans la zone interdite P. 62. Il a donc simplement survolé, pendant trois minutes — sans que la responsabilité de son pilote soit directement engagée — une zone réglementée.

Tels sont les faits. Ils n'ont pas paru, à la défense aérienne, de nature à justifier une action. Ils n'ont pas paru, au Gouvernement, de nature à justifier un geste diplomatique, la responsabilité du pilote soviétique n'étant pas engagée. (*M. Boucheny applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Maurice-Bokanowski.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, sans préjuger le fond de la question, on ne peut s'empêcher de constater que l'on retrouve, dans cette affaire du survol de la rade de Toulon par un avion de ligne soviétique, tous les ingrédients qui font les bons romans d'espionnage, tant il est impossible de s'y retrouver à travers les communiqués officiels successifs, les démentis, les explications plus ou moins floues. Il existe, pour un même événement, plusieurs versions officielles ; cela ne contribue pas à éclaircir cette affaire.

A mon tour, je résume les faits : le vendredi 13 avril dernier, à seize heures quarante-cinq, un Tupolev 134 de l'Aeroflot change brusquement de route et, quittant la voie aérienne internationale, met le cap sur la zone militaire de la rade de Toulon, qui est interdite de survol.

Là s'arrêtent les certitudes et commencent les zones d'obscurité, où les versions diffèrent selon les sources auxquelles elles se réfèrent et se contredisent toutes les unes les autres.

J'exposerai, tout d'abord, la version des médias, dont personne ne sait comment et par qui ils ont été prévenus, comme s'en sont inquiétés les contrôleurs d'Aix-en-Provence.

Nous apprenons donc qu'un Tupolev survole la rade de Toulon, la presqu'île de Saint-Mandrier, qui abrite l'un des principaux centres de commandement de l'aéronavale, et le fort de Six-Fours, qui centralise les systèmes d'écoutes et de transmissions de la région, et que, malgré les injonctions des contrôleurs aériens, l'appareil n'a repris sa route normale qu'après être passé à la verticale de ces installations, soit quelque vingt minutes plus tard.

Pour d'autres médias, le pilote rappelé à l'ordre a rapidement corrigé sa trajectoire. Il s'est tout de même mis en situation irrégulière, puisqu'il n'avait reçu aucune autorisation préalable. Mais l'on peut considérer que la déviation de 5 ou 6 milles nautiques est une marge d'erreur acceptable dans la conduite d'un avion.

Puis, le dimanche 15 avril dernier, au club de la presse d'Europe 1, c'est-à-dire, on le remarquera, quarante-huit heures après les faits, M. le Premier ministre parle de « mégarde ou de distraction » de la part du pilote soviétique et dénonce les méthodes de désinformation utilisées par la presse, qui a voulu faire croire à une affaire d'espionnage, alors qu'il ne s'agissait que d'un incident mineur.

Cependant, quatre jours plus tard, le jeudi 18 avril, il se reprend et annonce alors que le Tupolev a été volontairement détourné de sa route par le centre de contrôle d'Aix-en-Provence afin d'éviter une collision avec un autre avion appartenant, comme nous l'avons appris aujourd'hui, à Air-Inter et circulant dans le même secteur.

Cette thèse est également celle de l'ambassadeur de l'U.R.S.S., qui s'est déclaré outragé par les insinuations malveillantes de la presse. Il a affirmé que le pilote du Tupolev a rigoureusement respecté les consignes de vol en vigueur dans les couloirs aériens au-dessus de la France, et qu'il n'a changé de route que sur ordre d'un contrôleur aérien. Ce dernier aurait déclaré plus tard s'être « probablement trompé lui-même dans le tracé de la trajectoire ».

Mais les invraisemblances, les contradictions ne s'arrêtent pas à la seule relation du fait. Ainsi, concernant le départ et la fouille de l'appareil, les avis sont également partagés. Pour certains, le Tupolev est reparti dès le vendredi soir après une courte escale à Marignane, alors qu'il ne devait repartir que le lendemain à dix heures pour assurer le vol de retour sur Moscou. Il aurait été remplacé en dernière heure dans cette tâche par un Ilyouchine 62. Pour d'autres, l'appareil est reparti normalement le samedi à dix heures.

De même en ce qui concerne la fouille : selon les uns aurait eu lieu une inspection qui n'aurait rien donné, les autres affirmant au contraire que ni l'avion ni l'équipage n'ont été en quoi que ce soit inquiétés, ce que je crois.

Dans cette affaire, les imaginations les plus fertiles ont trouvé matière à s'exprimer. Les versions les plus contradictoires ont été avancées sans qu'aucune, à ma connaissance, ait été démentie.

Vous accusez la presse de désinformation, mais elle n'est absolument pas en cause. Son rôle est de rapporter des événements, ce qu'elle a fait en l'occurrence, et si les journaux n'ont pas tous relaté l'incident de la même façon, c'est le Gouvernement qui en est responsable.

La presse, vous le savez pertinemment, n'invente rien, mais se contente de reprendre les informations qui lui sont transmises pour les livrer au public. Or, ici, les autorités concernées n'étaient déjà même pas d'accord entre elles sur les circonstances de l'incident et l'importance à lui accorder ; d'où ce merveilleux cafouillage...

Monsieur le secrétaire d'Etat, il y avait une façon bien simple de couper court à toute tentative d'explication plus ou moins vraisemblable et aux insinuations malveillantes, dont a parlé l'agence Tass. Cette « recette », si j'ose dire, c'était un communiqué de l'Hôtel Matignon, démentant toutes autres versions antérieures ou postérieures, et cela dès le vendredi ou le samedi matin.

Au lieu de cela, il a fallu attendre le dimanche soir pour que M. Mauroy, invité par chance par Europe 1, avance une première explication des faits. On peut se réjouir qu'il ait été invité et que la question lui ait été posée pour qu'il puisse, enfin, s'exprimer sur ce sujet ! De toute façon, ce qu'il dit ce soir-là n'eut qu'une relative importance puisqu'il se démentit lui-même quatre jours plus tard. De la distraction du pilote nous étions passés, sans transition, à l'obéissance à un ordre de la tour de contrôle d'Aix-en-Provence !

Que l'on s'en tienne à votre version des faits, monsieur le secrétaire d'Etat, ou aux autres versions, il demeure sur les événements qui se sont déroulés au-dessus de Toulon le vendredi 13 avril des zones d'obscurité qui doivent être éclaircies, à moins qu'on nous dise pourquoi toute la lumière ne peut être faite.

Pourquoi le Tupolev a-t-il survolé la zone réglementée R. 64 alors qu'il lui aurait suffi, pour éviter toute collision avec un autre avion, de prendre de l'altitude tout en restant dans les limites de son couloir aérien ?

Le Tupolev est-il reparti pour Moscou vendredi ou samedi ? Et s'il n'a pas respecté son horaire habituel, pour quelle raison ?

Le Tupolev a-t-il ou non fait escale à Bucarest en venant de Moscou ? Dans la négative, pour quelle raison a-t-il « sauté » cette escale ?

De plus, comment expliquer que le Gouvernement découvre six jours plus tard, en lisant le communiqué de l'agence Tass, que le Tupolev n'a fait que suivre les ordres du contrôle aérien ? Les autorités soviétiques seraient-elles mieux informées que notre Gouvernement ?

M. Philippe François. Très bien !

M. Michel Maurice-Bokanowski. Enfin, la question la plus importante a été escamotée : quelle a été la réaction de notre dispositif de défense ?

On pourrait penser que le Tupolev a servi de cobaye à une expérience de détection de notre système de surveillance, aucun avion de chasse n'étant intervenu pour encadrer l'avion et le faire sortir de cette zone interdite. Doit-on en conclure que l'alarme n'a pas fonctionné ? Y a-t-il eu coordination entre le centre de contrôle aérien et la défense nationale ?

A la limite, ne serait-on pas en droit de se demander si l'avion n'a pas été dérivé intentionnellement dans cette zone secrète ? Une enquête a-t-elle été prescrite à ce sujet ?

Si le système d'alarme a fonctionné, est-on certain qu'il n'a pas été enregistré par satellite ? Depuis cet incident, a-t-on changé codes et fréquences ?

Bref, monsieur le secrétaire d'Etat, en laissant subsister des zones d'ombre, c'est toute la crédibilité du Gouvernement qui est en jeu, dans une affaire qui paraît beaucoup moins anodine que vous ne voudriez le laisser penser. J'espère qu'en une autre circonstance le Gouvernement voudra bien répondre aux questions sérieuses et importantes que je lui ai posées, et ce le plus tôt possible. (*M. François applaudit.*)

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

M. Alain Pluchet. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les éléments de réponse que vous avez bien voulu m'apporter sur cette étrange affaire, non dénuée de gravité. Cela dit, les propos de M. le Premier ministre ne répondent pas avec suffisamment de clarté à nos interrogations, somme toute légitimes.

Officiellement — vous venez de nous le rappeler — les services ministériels considèrent que ce survol de la zone réglementée R. 64 n'était pas le résultat d'une manœuvre délibérée de l'équipage soviétique, mais qu'il s'agissait tout simplement d'une erreur de manœuvre liée à un incident de trafic aérien sans conséquence pour la sécurité des installations militaires du Var.

En réalité, vous savez très bien que les avions civils soviétiques ont une fâcheuse propension à perdre le sens de l'orientation à proximité des installations de la marine nationale !

M. Philippe François. Absolument !

M. Alain Pluchet. En effet, déjà l'an dernier à Brest, un Tupolev avait survolé la base navale de Landivisiau puis l'île Longue et la rade, ce qui lui avait permis d'apercevoir les Super-Etendard et les hélicoptères de détection anti-sous-marins Frelon.

Même si ce Tupolev fut l'objet de vaines fouilles — certains estimèrent qu'il s'agissait d'un test afin de mesurer la capacité de réaction de notre aviation militaire — le même incident se reproduisit en 1983.

De même, chacun sait, dans le pays varois, que ce type d'incident est fréquent ; il est rare cependant que le public en soit tenu informé.

Les contrôleurs du centre d'Aix-en-Provence ont eu à signaler d'autres erreurs de parcours de la part du même appareil Tupolev 134 qui assure, tous les vendredis, la liaison Moscou — Marignane, *via* Bucarest.

Quelle leçon pouvons-nous retenir de ces incidents à répétition, si ce n'est que les autorités de l'Etat français se révèlent dans l'incapacité totale de faire respecter ces zones réglementées que sont les couloirs aériens ?

Ces faits sont d'une extrême gravité.

Puisque M. le Premier ministre n'a pas jugé que les faits paraissaient de nature à justifier une action de la part de la défense aérienne locale, ni un geste de représentation diplomatique, n'y aurait-il pas d'autre solution, et cela afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent, que de procéder à la fermeture de la ligne Moscou—Marseille qui ne représente qu'un faible intérêt commercial ? (MM. Maurice-Bokanowski et François applaudissent.)

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Messieurs les sénateurs, en vous écoutant, j'avais l'impression que, dans quelque temps, nous verrions un nouveau film ou lirions un nouveau livre !

M. Michel Maurice-Bokanowski. Volkoff ! (*Sourires.*)

M. Daniel Benoist, secrétaire d'Etat. Le scénario que vous avez décrit relève du roman policier alors que je me suis attaché à relater ce qui s'est passé minute par minute.

Je ne sais pas si l'un d'entre vous est pilote d'avion mais moi, j'ai la chance de l'être. Or ce que j'ai entendu — je le dis au nom du Gouvernement — est assez choquant. En effet, vous mettez tout simplement en doute la discipline des militaires de l'armée de l'air qui ont transmis exactement au Gouvernement les chiffres, à l'aide de leurs télécriteurs, ce qui demande du temps ; vous mettez également en doute l'honnêteté des contrôleurs aériens d'Aix-en-Provence. Le Gouvernement ne peut pas l'admettre !

Vous avez inventé un roman concernant un Tupolev qui va photographier les installations militaires du Var. Or l'un d'entre vous a dit — cela est contradictoire — que l'action des nombreux satellites était beaucoup plus valable que le passage d'un avion en dehors de la zone, ce qui est vrai. En fait, l'avion n'est pas passé dans la zone ; la précision est nette. Vous auriez pu également dire que le satellite est beaucoup plus dangereux puisqu'il peut voir « le carré blanc » à des centaines de kilomètres dans l'atmosphère.

Ne cherchez donc pas de mauvaise querelle là où il n'y en a pas à un pays qui est encore un allié de la France !

M. Philippe François. La Luftwaffe faisait la même chose en 1939 !

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Philippe François une proposition de loi modifiant l'article 14 de la loi n° 72-11 du 3 janvier 1972 et tendant à permettre aux avocats honoraires de présider un bureau d'aide judiciaire.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 286, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. André Jouany, Jacques Pelletier, Jean Béranger et les membres du groupe de la gauche démocratique et rattachés administrativement, une proposition de loi tendant à accélérer le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 287, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 2 mai 1984, à quinze heures et le soir :

1. — Discussion des conclusions du rapport de M. Henri Collard, fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi de M. Edouard Bonnefous tendant à faciliter le retour volontaire des travailleurs immigrés dans leur pays [n° 186 et 273 (1983-1984).]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements est fixé au mercredi 2 mai 1984 à onze heures.

2. — Discussion du projet de loi relatif à la vaccination anti-variolique [n° 220 et 254 (1983-1984). Mme Cécile Goldet, rapporteur de la commission des affaires sociales.]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements est fixé au mercredi 2 mai 1984 à 12 heures.

3. — Discussion du projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 portant loi organique relative au Conseil économique et social [n° 247 et 275 (1983-1984). — M. François Collet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements est fixé au mercredi 2 mai 1984 à onze heures.

En application de l'article 59 du règlement, il sera procédé de droit à un scrutin public ordinaire lors du vote sur l'ensemble de ce projet de loi organique.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures quarante.*)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.