

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ÉTRANGER : 24 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 21^e SEANCE

Séance du Vendredi 25 Novembre 1966.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1980).
2. — Loi de finances pour 1967. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1980).
Équipement (suite) :
II. — *Travaux publics et transports (suite) :*
MM. Auguste Pinton, Raymond Bossus, Marcel Brégégère, Guy de La Vasselais, Joseph Raybaud, Edgard Pisani, ministre de l'équipement.
Présidence de M. Maurice Bayrou.
M. François Schleiter, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (travaux publics).
Suspension et reprise de la séance.
3. — Conférence des présidents (p. 1990).
4. — Loi de finances pour 1967. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1991).
Équipement (suite et fin) :
II. — *Travaux publics et transports. (Suite) :*
MM. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports ; Antoine Courrière, rapporteur spécial (Société nationale des chemins de fer français. — Régie autonome des transports parisiens) ; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (Société nationale des chemins de fer français. — Régie autonome des transports parisiens) ; Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances ; Raymond Bossus.
MM. Bernard Lemarié, Lucien de Montigny, le secrétaire d'Etat.
Amendement de M. Marcel Pellenc. — Retrait.
MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat.

IV. — Aviation civile :

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial ; André Monteil, Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Léon David, André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports ; Guy Petit.

V. — Marine marchande :

MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean Bardol.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Pierre Garet.

MM. Léon David, André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Roger Thiébaud, le secrétaire d'Etat.

Art. 48 et 49 : adoption.

Article additionnel (amendement de M. Roger Lachèvre) :

MM. Roger Lachèvre, le secrétaire d'Etat.

Retrait de l'article.

Article additionnel 63 bis (amendement du Gouvernement) : adoption.

I. — Section commune :

Adoption des crédits.

Commissariat au tourisme :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Victor Golvan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Léon David, Roger Delagnes, Maurice Vérillon, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Renvoi de la suite de la discussion.

5. — Dépôt d'un rapport (p. 2030).

6. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2030).

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,
vice-président.

La séance est ouverte à dix 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 —

LOI DE FINANCES POUR 1967

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1967, adopté par l'Assemblée nationale [n^{os} 24 et 25 (1966-1967)].

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 3 novembre dernier sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour les discussions d'aujourd'hui sont les suivants :

- Groupe des républicains indépendants : 1 heure 25 ;
- Groupe socialiste : 1 heure 16 ;
- Groupe de la gauche démocratique : 1 heure 10 ;
- Groupe des républicains populaires et du centre démocratique : 1 heure ;
- Groupe de l'union pour la nouvelle république : 48 minutes ;
- Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale : 36 minutes ;
- Groupe communiste : 31 minutes ;
- Sénateurs non inscrits : 29 minutes.

Equiperment (Suite.)

M. le président. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement.

SECTION II : TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

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

M. Auguste Pinton. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le problème des communications est, à notre sens, fondamental et vital et il demande incontestablement une vue d'ensemble. Un de vos prédécesseurs au ministère des travaux publics, M. Buron, avait même trouvé à cet égard quelques formules excellentes sur la civilisation des communications. Je crains que les budgets qui nous sont présentés traduisent davantage les préoccupations courantes alors que, selon nous, les communications commandent l'expansion de l'économie, c'est-à-dire le progrès social, l'aménagement du territoire, notion un peu plus récente, en reliant les différentes régions et en assurant leur équilibre, la place de la France dans le Marché commun et la croissance harmonieuse des grandes métropoles, vraisemblablement linéaires, ce qui semble la meilleure formule de développement urbain de l'avenir.

En bref, ces communications jouent le rôle de la circulation sanguine dans le corps humain. Le moins qu'on puisse dire en ce qui concerne les communications françaises, c'est qu'il y a un risque d'infarctus ou d'artérite. Les considérations politico-administratives historiques et la structure semi-industrielle de notre pays jusqu'en 1950 expliquent sans doute le passé, mais nous montrent aussi la voie nouvelle dans laquelle il faut nous engager et les erreurs à ne plus commettre.

Lorsque, au titre de la fédération de la gauche, on m'a chargé de déterminer les points essentiels de ce que pourrait être un programme orienté résolument vers l'avenir, je m'étais promis de l'exposer ici. J'y renoncerais pour la plus grande partie en considération du retard que nous avons pris, mais je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en échange du temps que je vais vous faire gagner vous allez me promettre de le lire très sérieusement lorsque dans quelques semaines le programme complet aura paru.

(*M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports, sourit.*)

Quoi qu'il en soit, nous considérons que le point essentiel des communications en France c'est d'abord le réseau ferré actuel. Sans discuter la qualité technique du service « S. N. C. F. », il convient de renforcer désormais les transversales et non plus de rechercher obstinément la vitesse sur les grandes

dessertes puisqu'au demeurant en matière de communications intérieures l'avion va plus vite. On cite toujours avec plaisir des résultats techniques brillants comme, par exemple, sur la ligne Paris—Bordeaux. Il n'empêche que la recherche systématique des grandes vitesses coûte très cher, personne ne peut le nier. Il semble à l'heure actuelle qu'il est sans doute agréable et utile de mettre quatre heures pour aller de Paris à Lyon ou quatre heures et demie de Paris à Bordeaux, mais il est bien fâcheux que, dès que l'on quitte ces radiales, on s'aperçoive que la durée des voyages croît démesurément. Nous considérons que l'effort d'équipement devrait porter en premier lieu sur ce point.

En second lieu, la contexture et le développement du réseau ferré nous semblent inséparables d'une conception d'un réseau navigable qui ne soit plus l'antagoniste du chemin de fer, comme ce dernier le considère à l'heure actuelle, un réseau navigable qui soit comparable à celui du Marché commun, relié à ce dernier et irriguant progressivement la plus grande partie du territoire. Dans ce domaine, le point de départ est nécessairement la liaison mer du Nord—Méditerranée.

En troisième lieu, le réseau routier actuel mieux aménagé, auquel manque un réseau d'autoroutes, là aussi non pas en étoile, mais également transversal.

En quatrième lieu, le réseau aérien intérieur dont nous constatons combien il se développe. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a exactement dix ans que pour la première fois, non sans difficulté ni opposition, j'ai obtenu la création d'une ligne intérieure française, la liaison Paris-Lyon. Je me suis heurté déjà à la résistance obstinée du ministère des finances. Elle a dû être supprimée deux fois ; aujourd'hui on en est à huit liaisons journalières dans chaque sens, sans qu'au demeurant soit très considérablement réduit le nombre des voyageurs utilisant les grands trains rapides. Mais si ce développement en moins de dix ans a été considérable, il est actuellement freiné, et cela mon collègue M. Pams vous le dira tout à l'heure, par l'insuffisance du matériel et la résistance avec laquelle les crédits d'investissements sont consentis à Air Inter.

Au demeurant, en laissant de côté les télécommunications dont j'ai déjà eu l'occasion de parler, qui ne concernent pas ce budget mais qui sont aussi parmi les communications de la France, nous avons essayé de porter notre attention sur les points les plus fondamentaux, ceux dans lesquels le retard était le plus marqué, ceux dans lesquels un effort considérable de rattrapage était absolument nécessaire : les autoroutes, les voies navigables et aussi l'aménagement des réseaux de communication au-dedans et autour des grandes métropoles.

La vérité oblige à dire que si, sur le plan des autoroutes, le Gouvernement semble avoir accepté la nécessité de l'effort — encore que cet effort soit notoirement insuffisant — dans les autres domaines, qu'il s'agisse des voies navigables et de cet aménagement des voies de communication dans et autour des grandes métropoles, on ne paraît pas s'être rendu compte de l'importance du problème et de la manière dont il se lie à l'ensemble de l'activité économique française.

Je n'ai pas l'intention d'intervenir sur cette question de la circulation urbaine, mais permettez-moi de rappeler une observation que j'ai déjà faite à l'occasion de la discussion du projet de loi sur les communautés urbaines : c'est avec une certaine surprise, en lisant les articles 3 et 4 qui définissent les compétences, qu'on a pu constater que si les tâches essentielles d'une communauté urbaine sont l'habitation et les communications, cette dernière notion semble être restée totalement étrangère à l'esprit des auteurs du projet. On s'aperçoit, dans la mesure où sont absolument liés les grandes voies de circulation à l'intérieur des villes, les autoroutes de dégagement et les transports collectifs, qu'à aucun moment la notion de communauté sous une direction unique n'est apparue. Car les quatre points que je viens d'énoncer sont dispersés dans le projet sur les communautés entre les articles 3, 3 bis et 4.

Je n'insisterai pas davantage. Je vous ai dit ma volonté d'être très bref, conscient de la promesse, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous m'avez faite tacitement par votre sourire tout à l'heure.

Je voudrais simplement évoquer en quelques mots, après mes collègues et notamment M. Bouquerel, l'état de la question en ce qui concerne la liaison Mer du Nord—Méditerranée. Une fois de plus nous constatons que les promesses publiques et les déclarations d'intentions véritables sont contradictoires.

Ainsi, à l'issue du débat sur l'approbation de V^e Plan, M. le Premier ministre avait pris, pour la seconde fois d'ailleurs, une position particulièrement nette en déclarant : « Le Gouvernement a tranché, il a décidé de réaliser l'axe mer du Nord—Méditerranée sous la forme d'un réseau ininterrompu de voies navigables à grand gabarit comportant deux branches conduisant l'une vers l'Alsace et le Rhin, l'autre vers la Moselle ».

Ce qui est fâcheux, c'est que les déclarations faites par le dernier ministre des travaux publics — c'était avant la

création du ministère de l'équipement — étaient en opposition avec cette affirmation catégorique et que si je suis bien renseigné, l'actuel ministre de l'équipement ne s'est pas montré ni plus affirmatif, ni plus formel lorsqu'il est venu devant la commission des finances.

Nous répétons et nous répéterons inlassablement que nous considérons cette liaison Rhin—Rhône comme l'amorce de l'ensemble de la desserte économique de la France par la voie d'eau. C'est pourquoi je ne conteste aucun des propos du rapporteur de la commission des affaires économiques au sujet de la liaison Seine—Est car pour nous, la nécessité de sérier les problèmes et de les résoudre successivement est incontestable. Il est bien évident que la priorité qui doit être donnée à la liaison Rhin—Méditerranée devra déboucher le plus tôt qu'il sera possible sur les liaisons transversales, de manière à constituer en France un réseau navigable qui corresponde très exactement à celui de nos voisins. On ne voit pas pourquoi le réseau navigable ne rendrait pas au développement économique et industriel de la France les mêmes services que ceux constatés, par exemple, en Allemagne.

L'observation que je voudrais présenter maintenant sur les autoroutes aura un point commun avec mon précédent propos. J'entendais dire l'autre jour, lors de la discussion du budget de la défense nationale, que nous étions très en avance sur le programme d'édification de l'usine atomique qui servira exclusivement à des fins militaires. Permettez-moi de faire observer que dans le domaine des communications, monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne sommes pas en avance, mais en retard et que ce retard va en s'accroissant. Croyez-moi, je préférerais que la situation réelle soit l'inverse de celle que je viens d'évoquer.

Au demeurant, s'il est parfaitement exact que la construction d'autoroutes s'est heurtée avant comme après 1958 à la résistance obstinée de l'administration des finances, qui ne voulait pas admettre la nécessité totale et absolue de cet investissement, reconnaissons que depuis 1963, c'est-à-dire pour des travaux commencés évidemment un peu plus tôt, nous enregistrons un développement que nous ne saurions nier, mais qui reste nettement insuffisant. Mais on commet pour les autoroutes — et j'attire essentiellement l'attention de M. le ministre de l'équipement sur ce point puisque c'est un homme qui se dit, et je le crois d'ailleurs, tourné vers l'avenir — la même erreur que celle qu'on a commise pour les chemins de fer : on se limite aux liaisons radiales pour lesquelles ces autoroutes doublent en quelque sorte les voies ferrées et les meilleures routes nationales. Mais nous considérons que des itinéraires transversaux seraient utiles. Je peux citer par exemple les liaisons Nantes-Lyon-Genève, Chalon-sur-Saône-Nancy, Bordeaux-Marseille. Il faudrait d'autre part assurer les raccordements indispensables avec les grands réseaux d'autoroutes étrangers, belges, allemands, voire italiens. Tout cela suppose un effort considérablement plus élevé de celui qui est pratiqué à l'heure actuelle. Sans discuter le principe des méthodes de financement qui ont été utilisées jusqu'ici par le Gouvernement, nous considérons qu'elles pèchent par insuffisance et que c'est un domaine où les usagers de l'automobile ont bien quelque droit à voir utiliser, au bénéfice de l'aménagement routier, les sommes considérables qu'ils payent en matière de taxe spécifique. Or, ici même, dans un jour d'enthousiasme nous avons décidé d'affecter au fonds routier 22 p. 100 du produit de la taxe sur l'essence. Ce fonds a failli être supprimé et aujourd'hui on considère comme un grand effort de lui affecter le pourcentage de 12 p. 100. Or, 22 p. 100 ne sont qu'un minimum indispensable pour moderniser le réseau routier français en fonction des besoins effectifs de l'industrie automobile, car il est paradoxal de se réjouir du nombre des voitures mises en circulation et de ne pas faire l'effort correspondant dans le domaine routier. C'est là l'essentiel de ce que je voulais vous dire.

Pour terminer, je présenterai une observation de détail concernant la sécurité routière. C'est un problème dont le Sénat s'est occupé à plusieurs reprises depuis un certain nombre d'années, notamment au cours de la discussion de questions orales avec débat. Les ministres nous ont écoutés, je le suppose, avec intérêt. Malheureusement il n'est jamais rien sorti de ces débats que sans doute nous reprendrons dans quelque temps. Mais il y a un point que nous n'avions jamais eu l'occasion de préciser dans la recherche des causes d'insécurité sur la route. Nous avons toujours considéré, en toute honnêteté, que l'accident causé par une défaillance mécanique ou une défaillance propre au véhicule était une infime exception. A l'heure actuelle, ce n'est plus vrai parce qu'il est incontestable que l'état dans lequel sont livrées les voitures neuves est une source d'accidents. Bien entendu, je ne désignerai aucune marque, mais ces voitures, pour lesquelles on a recherché des qualités de souplesse et de rapidité, sont tellement allégées qu'elles quittent la route très facilement. Ce qui est plus grave, c'est que la résistance de la carrosserie a diminué dans des proportions telles que l'accident qui aurait pu être bénin cause souvent des morts ou

des blessés très graves, parce que la voiture trop mince éclate littéralement. C'est là un aspect des choses que nous n'avions jamais eu l'occasion de signaler. Je crains que l'on ne se soit engagé, en matière de construction automobile, dans une voie singulièrement dangereuse. Je ne rappellerai pas l'action entreprise aux Etats-Unis où les raisons d'insécurité ne sont pas les mêmes qu'en France. Celles que je vous signale méritent réflexion.

Voilà, mes chers collègues, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que je voulais formuler. Vous me rendrez cette justice qu'après avoir fait prévoir au président de cette assemblée une intervention d'une quarantaine de minutes, j'ai tenté de ne pas trop abuser de la tribune pour ne pas faire prendre de retard aux travaux du Sénat. (Applaudissements).

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

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

M. Raymond Bossus. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, deux de mes collègues et amis du groupe communiste, MM. Camille Vallin et Adolphe Dutoit ont renoncé à leur tour de parole, tenant compte du fait que M. Camille Vallin était intervenu à plusieurs reprises sur les travaux publics et le personnel intéressé, de même que M. Adolphe Dutoit sur la S. N. C. F. et la défense des intérêts des cheminots.

Ainsi, ils ont laissé la parole à un élu de longue date de Paris pour lui permettre d'intervenir sur le sujet très important pour les habitants de la région parisienne, de la R. A. T. P.

Le projet de budget de cet organisme mérite quelques observations. Ce qui domine dans les deux rapports de la commission des finances et de celle des affaires économiques, c'est l'évocation du déficit de la régie et la question des tarifs payés par les usagers.

Je traiterai donc de ces deux problèmes et vous ne serez pas étonnés si, dans cette discussion, je fais état de l'opinion des usagers de plus en plus mal servis, ainsi que des conditions de travail et de rémunération du personnel dont le mécontentement est justifié par le refus du Gouvernement de faire droit à leurs légitimes revendications. Ainsi le Gouvernement porte seul la responsabilité des mouvements de grève que nous enregistrons depuis quelque temps.

Avant d'aborder au fond le problème du déficit, il n'est pas inutile de rappeler que les assemblées de la région parisienne, notamment les plus intéressées, le conseil municipal de Paris, le conseil général de la Seine, le conseil général de Seine-et-Oise, ont été dépossédées de leurs droits de gestion et d'organisation des transports parisiens.

L'Etat est seul responsable en cette matière et les assemblées parisiennes n'ont plus que la possibilité d'émettre des vœux, tout en participant aux frais de gestion et en comblant obligatoirement une grosse partie du déficit.

Dans votre rapport au nom de la commission des affaires économiques, vous avez, monsieur Billiemaz, utilisé deux pages pour confronter les prix des transports en surface et souterrains de plusieurs villes de France et de plusieurs capitales des pays voisins, mais en omettant quelques indices importants, par exemple la longueur des sections pour les transports en surface, les conditions de travail et de rémunération du personnel, la qualité des services rendus aux usagers. Dans aucun des documents fournis par la commission, on ne trouve trace des propositions des députés et sénateurs communistes qui, rapportant fidèlement les vœux des assemblées parisiennes votés à l'unanimité des groupes les composant, demandaient notamment :

Premièrement, la suppression des taxes et impôts imposés à ce service public et qui étaient de 6,5 p. 100 de charges en 1950 pour monter à 11,8 p. 100 en 1965.

Deuxièmement, l'octroi à la Régie pour l'énergie qu'elle consomme de conditions égales à celles consenties à la grande industrie.

Troisièmement, l'institution d'un impôt spécial que devront payer les entreprises commerciales et industrielles, principales bénéficiaires des services de la R. A. T. P.

Sur ce dernier point, il faut savoir que les stations Havre-Caumartin, Chaussée-d'Antin, Châtelet, Hôtel-de-Ville, Sèvres-Babylone qui correspondent toutes à une proximité de grands magasins sont parmi les stations qui ont le plus gros trafic de voyageurs, donc d'acheteurs, donc de clients.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement facilite encore la fréquentation des grands magasins. A la séance du conseil d'administration de la R. A. T. P. du 25 mars dernier, l'information était donnée que des négociations étaient en cours avec la direction des Galeries Lafayette pour que soit établi un passage

souterrain reliant le métro à ce magasin et à son profit. Qui paiera cette réalisation ? Les patrons actionnaires ou les usagers des transports et les contribuables ? La question mérite une réponse.

Ainsi, mes chers collègues de province, ne croyez pas plus longtemps que l'usager parisien de la R. A. T. P. soit privilégié ; il paie plusieurs fois son transport et cher, par son ticket de métro ou d'autobus, son impôt national comme tout le monde, ses impôts parisiens et aussi par sa contribution au versement de la taxe dite d'équipement qui est en fait recouvrée au profit du district.

Cessez donc d'opposer les uns aux autres les usagers de Paris, Lyon, Marseille, Lille et autres villes de France utilisateurs des transports en commun qui, pour beaucoup, ont pu d'ailleurs apprécier l'état défectueux des transports parisiens.

Il nous faut également souligner le choix regrettable de la Régie en ce qui concerne les futurs bus. Pour ce choix, les élus parisiens n'ont pas été consultés, pas plus que les maires des communes de banlieue et j'ignore si les commissions sénatoriales ont été informées du contenu des marchés qui viennent d'être passés.

De quoi s'agit-il ? Selon une première conception, il était souhaitable pour la R. A. T. P. de trouver l'autobus standard qui puisse répondre aux besoins de la région parisienne. Nous sommes bien loin de tout cela ! Trois types d'autobus différents sont commandés, certains déjà en service.

Le premier est un autobus standard de grande capacité, long de 11 mètres, large de 2,30 mètres et possédant les caractéristiques suivantes : pour le trafic de banlieue : 23 voyageurs assis et 64 debout ; pour le service urbain, 30 voyageurs assis et 52 debout. Indiscutablement, les places debout sont trop nombreuses, car vous savez fort bien que la plupart des utilisateurs des transports en commun sont des travailleurs. Quand on sait que des ouvriers, qui se lèvent tôt le matin pour se rendre à leur travail, sont obligés, le soir, après huit heures de travail à la chaîne — je pense à l'ouvrier de chez Renault ou de Citroën, à l'employée des chèques postaux, aux vendeurs des grands magasins, surchargés de travail — de se tasser debout dans le métro, de se tasser ensuite debout dans les autobus, on est en droit de se dire que le prix des transports est trop élevé pour le service rendu.

Or, on a commandé 1.500 autobus de ce premier type au prix unitaire de 166.200 francs.

Ensuite, en juin 1966, on a passé un marché avec Berliet. Au départ, il n'avait été prévu que deux ou trois prototypes, permettant de procéder aux essais ; mais, en fait, on a commandé 25 autobus à impériale. J'ai les cheveux gris ; j'ai connu les voitures à impériale.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Malakoff-Les Halles ! (*Sourires.*)

M. Raymond Bossus. Il s'agissait effectivement de la ligne Malakoff—Les Halles, comme nous le rappelle M. le rapporteur général. Chacun sait le temps qu'il faut pour un voyageur âgé pour monter à l'impériale et en redescendre. On avait le droit de commander un prototype pour se rendre compte, mais en commander vingt-cinq me paraît anormal et très cher.

Ce n'est pas tout. Il existe un troisième type d'autobus, qui ne répond en rien aux intérêts des voyageurs de la région parisienne. Je veux parler des autobus avec un seul employé, à la fois conducteur et receveur. Je suis utilisateur de la R. A. T. P. Il m'est arrivé de prendre l'autobus de ce type dans Paris ou en banlieue et j'ai pu constater de mes yeux que les conducteurs de la R. A. T. P. avaient réellement à souffrir de cette responsabilité supplémentaire. Ils ont à conduire dans Paris et en banlieue et des risques d'accident peuvent se produire quand on surcharge un conducteur de transports en commun.

Là encore, sous prétexte de réduire les dépenses de la R. A. T. P., on se soucie peu du sort du travailleur ou de l'usager. Ces autobus coûtent très cher et ne répondent pas aux besoins réels de la région parisienne. Tout cela n'est pas heureux. La diversité du matériel, les commandes massives sans étude sérieuse et rationnelle, ne peuvent qu'aggraver les difficultés de la circulation et l'exploitation du personnel, les difficultés pour les usagers et les dépenses supplémentaires pour les contribuables, d'autant plus que l'élimination du constructeur nationalisé S. A. V. I. E. M. au profit de Berliet n'a pas été une perte pour tous.

Les membres du conseil d'administration qui ont le plus d'expérience dans la conduite du matériel et dans la liaison avec les usagers sont les délégués du personnel, C. G. T., F. O., C. F. D. T., C. F. T. C., qui, avec deux autres administrateurs, ont voté contre ce projet de la R. A. T. P., non pas comme des fonctionnaires éloignés du travail de l'employé R. A. T. P. et de l'usager, mais étant en liaison pendant sept jours par semaine avec les travailleurs et les usagers.

Les usagers sont à juste titre très mécontents, qu'ils utilisent les autobus ou le métro. Il n'est pas un conseiller municipal, un maire d'une commune de banlieue, un conseiller général de la Seine ou de Seine-et-Oise qui ne transmette une fois par semaine les réclamations de ses mandants. Les élus communistes sont dans ce domaine très actifs et il n'est pas une session d'assemblée parisienne où le problème n'ait été posé. Cet après-midi encore, au conseil général de la Seine, le préfet est interpellé par les conseillers généraux de la Seine sur la question des transports parisiens. Chaque fois le préfet transmet les vœux unanimes des assemblées, mais ils ne sont jamais suivis d'effet, pour l'amélioration du sort des usagers et du personnel.

Pour vous montrer que les communistes ne sont pas les seuls et éternels mécontents, je vais vous donner connaissance de deux questions écrites parues au *Bulletin municipal officiel*. Ainsi, le 20 octobre 1966, des conseillers municipaux « rappellent à M. le préfet de la Seine qu'ils ont été amenés à plusieurs reprises à se faire les interprètes de la population du xvii^e arrondissement pour signaler à son administration les insuffisances que présente dans ce secteur, ainsi que l'atteste l'importance des attentes imposées aux usagers, le réseau de surface de la R. A. T. P. Les décisions récemment prises par le syndicat des transports parisiens de supprimer après vingt et une heures trente en semaine le service de la quasi-totalité des lignes d'autobus desservant le xvii^e arrondissement et de réduire considérablement le nombre des lignes utilisables les dimanches et jours de fête ont accru la dégradation de la situation préexistante, sous le prétexte d'impératifs dont les auteurs de la présente question n'ont pas manqué de dénoncer en temps opportun le caractère fallacieux, en demandant que la politique des transports en commun soit repensée à l'échelle de Paris et de sa région. »

Je veux seulement signaler que les auteurs de cette question écrite sont les amis de M. Billiemaz puisque le premier signataire est M. Bernard Lafay, sénateur, qui n'est pas inscrit dans cette discussion, mais qui ne manque pas à l'Hôtel de Ville de voter des vœux contre la mauvaise gestion de la R. A. T. P. Pourtant, ici il ne se manifeste pas.

Vous trouverez une deuxième question écrite dans le *Bulletin municipal* du 1^{er} et du 2 novembre 1966, ainsi libellée : « La suppression brutale par la R. A. T. P. de certaines lignes d'autobus circulant dans Paris le dimanche soulève à juste titre un très vif mécontentement de la part des usagers qui n'ont pas de voiture, et plus particulièrement des personnes âgées qui ne peuvent utiliser le métro à cause des escaliers ; de ce fait, elles se trouvent dorénavant condamnées à rester chez elles le seul jour de la semaine où elles pourraient profiter du ralentissement de la circulation pour aller flâner et visiter Paris. Par ailleurs, il s'agit également de savoir si l'on doit sacrifier lesdits usagers au profit d'une rentabilité qui s'est trouvée jusqu'à présent toujours aléatoire ou, au contraire, considérer que la R. A. T. P. est un service public et que ce titre lui impose des servitudes au profit de la collectivité qui, du reste, règle sans sourciller son déficit depuis des temps lointains. »

Je n'irai pas plus loin. Vous savez quels sont les signataires de cette question écrite, ce n'est pas le groupe communiste, il proteste depuis longtemps, ce n'est pas le groupe de M. Lafay, mais c'est le groupe U. N. R. au conseil municipal de Paris.

M. Jean Bardol. Les élections approchent !

M. Raymond Bossus. Et le premier signataire c'est M. Planchet qui, en plus de son mandat de conseiller municipal de Paris, a accepté d'être chargé de mission au ministère de l'éducation nationale. Il faudrait vous mettre d'accord, les hommes de l'U. N. R., et, au lieu de faire de la démagogie au Conseil municipal de Paris, il vaudrait mieux aider nos collègues de province à connaître la situation réelle des transports de la région parisienne.

Mais il y a plus. Il y a aussi un U. N. R. qui s'appelle M. Ruais. Il est député du XIX^e arrondissement — que je connais bien — et rapporteur à l'Assemblée nationale. Lui-aussi a été longtemps conseiller municipal de Paris et même président du Conseil municipal. Il votait tous les vœux des usagers et du personnel. Maintenant, le voilà rapporteur et l'homme du gouvernement gaulliste ; voilà ce qu'il écrit : « Amélioration de la productivité du réseau routier de la R. A. T. P. : les mesures pour améliorer la productivité du réseau routier consistent essentiellement en l'extension de l'exploitation des autobus à un seul agent. Ce mode d'exploitation déjà en vigueur sur les réseaux de grande banlieue a commencé à être appliqué sur le réseau de Paris. Au cours du V^e Plan, grâce à la livraison de matériels spécialement conçus pour ce mode d'exploitation, de nombreuses lignes des réseaux urbains et de banlieue seront exploitées par un agent. »

« Une seconde série de mesures consiste dans l'amélioration des conditions de circulation des autobus dans Paris, grâce à la création de bandes de roulement. Aux trois bandes de roulement existant précédemment sont venues s'ajouter récemment cinq nouvelles bandes. »

« Enfin, compte tenu de l'évolution du trafic, il apparaît qu'à certains jours et à certaines heures la clientèle est très faible sur certaines lignes et il est raisonnable, en conséquence, de procéder à une certaine concentration du réseau durant ces périodes.

« C'est pourquoi le syndicat des transports parisiens et les élus municipaux qu'il comporte ont décidé la suppression à partir du 1^{er} août du service du dimanche sur 37 lignes ou tronçons de lignes et du service du soir sur six lignes ou tronçons de la ligne. »

Mes collègues de province qui ont peut-être lu ce rapport ont pu constater qu'il contient une contre-vérité flagrante.

C'est que les conseillers municipaux de Paris, loin d'avoir approuvé la diminution du trafic et la suppression des lignes le dimanche, dans leur ensemble, ainsi que je viens de le démontrer, ont voté contre cette atteinte aux possibilités de circulation des usagers.

Puis notre collègue M. Courrière a excellemment marqué la nocivité du nouveau système de distribution des tickets qui crée des difficultés non seulement aux personnes âgées mais aussi aux agents de distribution. De quoi s'agit-il ? On a supprimé la vente des carnets sur les voitures à un seul conducteur, la vente aux postes de perception à terre, la vente au détail des tickets de carnets dans les terminus des lignes. Les inconvénients sont non seulement pour les usagers mais aussi pour le personnel. Les usagers sont tributaires de l'emplacement des établissements accrédités et des heures d'ouverture de ces établissements. Ils ne peuvent plus acheter leurs carnets de tickets que sur les voitures à deux agents. Ensuite, ils ne peuvent plus acheter, dans les bureaux terminus, des tickets au détail qui étaient vendus au prix du carnet, c'est-à-dire à un prix inférieur à celui du ticket de rouleur.

Cet inconvénient est l'un des plus graves, car il oblige les personnes âgées de ressources modestes qui ne pouvaient engager l'avance d'un ou plusieurs carnets de ne prendre que des tickets de rouleur, plus chers.

Ainsi se trouvent très sérieusement aggravés les rapports entre le personnel de la R.A.T.P. et les usagers aux prises avec ces difficultés. Ils ne placent pas la responsabilité où elle devrait être, c'est-à-dire à l'échelon de la direction de la R. A. T. P. et du Gouvernement, mais ils l'appliquent au personnel, qui n'en peut mais, puisque de telles décisions ont été prises sans tenir compte de son avis.

La dernière observation — vous l'avez deviné — a trait aux questions de personnel dont le mécontentement est justifié et visible, comme cela fut constaté lors des deux dernières grèves des 6 et 28 octobre.

Ni le Gouvernement, ni le ministre des transports, ni la direction de la R. A. T. P. ignorent les revendications du personnel. Mieux : la population parisienne connaissant, pour les approcher, les mauvaises conditions de travail du personnel, tout en supportant d'être privée de transports, approuve le mouvement revendicatif et la radio, la télévision, la presse gouvernementale ne réussissent pas à dresser les usagers contre le personnel.

Mais les grèves peuvent et doivent être évitées tout simplement en donnant satisfaction aux travailleurs de la régie. Comprenez, mes chers collègues, qu'il n'est pas drôle d'être obligé d'assurer le trafic 24 heures sur 24, y compris les dimanches et jours fériés ; d'avoir par rapport aux services, une activité qui dépasse parfois 13 heures dans la même journée ; de travailler sept jours pour se reposer le huitième ; d'attendre 49 jours pour avoir droit à un dimanche de repos, c'est-à-dire pour passer une journée en famille. Non il n'est pas juste de dire que les minimales améliorations de traitement, d'ailleurs inférieures à l'augmentation des prix, soient une cause du déficit de la régie.

Les chiffres parlent : en 1938 le nombre des agents était de 11.409 sur le réseau ferré qui transportait 771 millions de voyageurs. En 1965, il y avait 11.741 agents pour 1.250 millions de voyageurs, soit 60 p. 100 d'augmentation du nombre des voyageurs et 2,9 p. 100 d'augmentation des effectifs du personnel.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que le Gouvernement dans son ensemble, vous devez prendre vos responsabilités. Nous avons indiqué les moyens de trouver les ressources pour un meilleur fonctionnement de la R. A. T. P. donnant satisfaction aux usagers et au personnel : organiser le travail en journée continue comme le réclament les agents du réseau ferré ; améliorer comme ils le demandent les tableaux de service ; organiser la répartition des congés annuels sur quatre mois ; octroyer une semaine supplémentaire de congé ; compenser au double les jours de fête. Réduisez aussi le temps de travail pour les femmes qui sont surexploitées ; faites droit aux demandes légitimes de revalorisation des salaires.

Ainsi, par une saine gestion, en faisant payer ceux qui peuvent et doivent payer, en faisant droit aux revendications du personnel, en donnant satisfaction aux élus locaux qui con-

naissent les défauts et les besoins des transports en commun de la région parisienne, vous parviendrez à une amélioration de ce service de transports publics.

Telles sont, mes chers collègues, les questions que m'avait chargé de poser le groupe des élus communistes. Nous attendons avec les usagers et le personnel des réponses à ces questions. Vous savez comme moi que des pourparlers sont engagés. Parfois, le Gouvernement essaye de diviser le personnel en donnant satisfaction à une petite catégorie en pensant qu'ainsi sera atténuée la combativité des agents de la R. A. T. P.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Ce n'est pas notre politique !

M. Raymond Bossus. Nous sommes persuadés du contraire !

L'Union des travailleurs des transports parisiens est soutenue par la population, par les élus qui reconnaissent le bon droit des revendications du personnel. Il faut satisfaire ces revendications, car l'intérêt des usagers est lié à celui du personnel. (Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.)

M. Jean Bertaud. Je demande la parole pour répondre à M. Bossus.

M. le président. Monsieur Bertaud, il fallait vous faire inscrire dans la discussion.

Le règlement ne me permet pas de vous donner la parole maintenant.

M. Raymond Bossus. Je sais que c'est le règlement, monsieur le président, mais M. Bertaud appartient au groupe U. N. R. que j'ai mis en cause. Je serais heureux qu'il puisse me répondre.

M. le président. Le règlement s'y oppose.

M. Jean Bertaud. Je prends acte de l'amabilité de mon collègue M. Bossus et je regrette que M. le président...

M. le président. Ce n'est pas le président qu'il faut mettre en cause, mais le règlement.

M. Raymond Bossus. Monsieur Bertaud, il fallait m'interrompre. Je vous y aurais autorisé volontiers.

M. Jean Bertaud. Je n'aime pas interrompre un orateur.

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

M. Marcel Brégégère. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est peut-être abusif de ma part d'intervenir ce matin sur un problème qui a été longuement traité hier soir par les différents rapporteurs du budget que nous examinons maintenant. Vous m'excuserez d'y revenir. Je veux simplement parler de la suppression envisagée des lignes de chemins de fer dites secondaires.

Sans doute, monsieur le secrétaire d'Etat, me répondrez-vous, si vous voulez bien retenir mes questions, qu'aucune décision n'est encore prise en ce qui concerne la fermeture de 5.000 kilomètres de voies ferrées. Ce sont sans doute des décisions que le Gouvernement ne prendra pas à l'heure actuelle parce que nous sommes à la veille des élections législatives, mais il est bien certain que cela a été envisagé, que des avis ont été demandés, que le conseil d'administration de la S. N. C. F. en a débattu, que des propositions ont été faites et que des listes de suppression ont été dressées, voire publiées.

Vous comprendrez aisément, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous soyons intéressés au premier chef, nous représentants de régions qui ont été très touchées par la « déperéquation » des tarifs que le Gouvernement a décidée en 1962, car nous risquons encore une fois d'être les premières victimes d'une politique dite de rentabilité.

C'est pour vous, vous le pensez bien, des problèmes essentiels qui nous sont posés parce qu'ils sont d'ordre économique, financier, humain et social et c'est pour cela qu'ils nous préoccupent.

Nous n'ignorons pas, bien sûr, la nécessaire évolution qui s'exerce dans toute l'activité moderne et qui entraîne fatalement des modifications profondes dans nos structures, dans nos habitudes et croyez bien que nous ne sommes pas opposés, au groupe socialiste, à des modifications de situations périmées. Nous sommes au contraire favorables à tout ce qui peut améliorer la vie des hommes, mais nous sommes aussi opposés à certaines actions politiques qui tendent à mettre entre les mains de sociétés privées l'économie de certaines régions et notre devoir est de dénoncer certains mythes qui nous paraissent dangereux.

M. Auguste Pinton. Très bien !

M. Marcel Brégégère. Nous ne pouvons pas oublier la notion de service public que représentent les chemins de fer et que la suppression d'une ligne peut avoir des répercussions directes et indirectes pour l'avenir de certaines régions, de certaines villes et de nombreuses communes.

Je sais que la suppression d'une ligne de train omnibus entraînera son remplacement par une ligne d'autocars. Toutefois, je reste assez sceptique sur les résultats que les pouvoirs publics

peuvent espérer si l'on n'apporte pas une amélioration importante à la coordination rail-route qui laisse actuellement fortement à désirer.

Il nous est difficile d'accepter de confier à des entreprises privées ce qui normalement doit être assuré par un service public. Comment peut-on espérer que l'économie générale du pays a à gagner à de telles opérations? La S.N.C.F. possède tout l'équipement nécessaire à un fonctionnement normal, auquel nous tenons à rendre hommage, avec ses machines, ses voies, ses gares, son personnel pour assurer son service, et le déficit enregistré sur les lignes secondaires que l'on veut supprimer est bien faible. Mon ami, M. Courrière, rappelait hier soir que ce déficit est de l'ordre de 3 p. 100 du déficit total de la S.N.C.F. Nous aimerions, à ce sujet, connaître le bilan des économies que l'Etat compte faire et de ses répercussions sur l'économie générale, surtout en raison des nouveaux équipements que les nouvelles dispositions entraîneront fatalement.

De nombreuses questions se posent; permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, d'en rappeler quelques-unes.

Tout d'abord a-t-on bien examiné les avantages et les inconvénients de cette transformation? Je veux le croire mais, dans ce cas, nous aimerions que vous le fassiez savoir, ce qui nous permettrait de juger s'ils répondent bien aux principes de l'aménagement du territoire, tel que nous le concevons.

Nous ne comprenons pas très bien comment les sociétés pourront assurer un service rentable alors que la S.N.C.F., avec l'équipement existant dont je viens de parler, obtient des résultats déficitaires. Nous serions heureux qu'on veuille bien nous l'expliquer.

Ce que je crains, c'est que le service de cars devienne très rapidement, lui aussi, déficitaire et que les responsables se retournent très vite vers les collectivités départementales et communales, pour combler le manque à gagner et que ce soit ces collectivités qui, en définitive, fassent les frais de l'opération.

D'autre part, les cars affectés desserviront-ils toutes les gares existant actuellement ou les dessertes seront-elles modifiées? Les horaires seront-ils respectés, les correspondances assurées, les tarifs actuels maintenus? Car il faut tenir compte du fait que la route est souvent plus longue que la voie ferrée.

Se posent aussi le problème des étudiants ruraux qui se rendent au lycée du chef-lieu de leur département, et celui des ouvriers ruraux qui se rendent à leur travail en ville et qui ont des cartes d'abonnement.

Il est bien évident que toutes les mesures prises au cours des cinq ou six dernières années dans les transports — augmentation insolite du nombre de wagons particuliers, « déperdition », desserte de surface, et maintenant suppression des relations omnibus voyageurs — sont autant de transferts du secteur nationalisé au secteur privé.

Le caractère de ces mesures est aggravé par les augmentations à un rythme accéléré des prix de transport des petits colis. Dernière trouvaille dont on a parlé hier soir: la taxe fixe sur les transports de voyageurs, qui frappe essentiellement les petits parcours! On comprend dès lors ce que veut dire la libéralisation des transports.

Comme vous le voyez, les problèmes soulevés sont nombreux et il est normal que nous nous en inquiétions. Il y a celui que pose l'état des routes en hiver: barrières de dégel pour certaines régions, verglas pour d'autres. Il y a celui de l'encroisement du réseau routier qui ira toujours en s'accroissant. Il faut aussi considérer l'entretien des routes que les collectivités devront assurer à grands frais et envisager les risques d'accidents qui seront encore accrus et dont nous déplorons le grand nombre de victimes qu'ils occasionnent. Fatalement, les points noirs seront encore plus nombreux et encore plus dangereux.

Tous les inconvénients que je viens de citer, et je pourrais multiplier les exemples, nécessiteront donc une infrastructure nouvelle de nos routes. Or le budget que le Gouvernement nous présente aujourd'hui ne peut permettre d'en envisager l'amélioration. Ce n'est pas la construction de kilomètres d'auto-route, que nous approuvons, qui réglera les difficultés dont je viens de parler.

M. Emile Durieux. Il y en a si peu!

M. Marcel Brégère. Certains pays étrangers tendent à développer les lignes de chemins de fer secondaires. Nous avons pu le constater l'été dernier. Chez nous, on fait le contraire. Toutefois, je ne veux tirer aucune conclusion de cette comparaison, me contentant de la souligner.

J'approuve les déclarations faites par M. Pisani, ministre de l'équipement, devant la commission des affaires économiques du Sénat. Il s'est exprimé ainsi: « Le transport devient l'élément principal de l'aménagement de l'espace ».

Cette autre citation: « Nous comprenons parfaitement que le progrès entraîne certains déséquilibres, certaines transformations,

mais dont la puissance politique doit se préoccuper et pratiquer une vigoureuse politique d'aménagement du territoire » n'est pas de M. Pisani, mais d'un haut fonctionnaire. Elle nous ramène à une juste appréciation des perspectives économiques, car ce que nous craignons surtout, c'est que les régions éloignées des grands centres, le monde rural, ne soient encore plus isolés et écrasés par les grandes métropoles que l'on veut aménager. Ce que nous craignons, c'est qu'en raison de cet isolement l'exode rural soit encore accéléré et que certaines villes encore vivantes ne voient disparaître une partie de leur activité.

En effet, nous pouvons craindre, hélas! avec beaucoup de raison, le passé nous l'ayant démontré, que la suppression des services de voyageurs n'entraîne, à une échéance plus ou moins éloignée, la suppression du service des marchandises et la fermeture totale des lignes, ce qui aurait des conséquences graves pour tous, notamment pour les organismes professionnels qui ont situé leur équipement près des voies ferrées: coopératives de stockage de céréales, de vinification, centres de conditionnement de fruits et tant d'autres.

Ne voulant pas abuser du temps de parole et demeurant dans les perspectives que je me suis fixées, je vais, très brièvement, examiner le problème des incidences sur l'augmentation des charges des régions qui seraient touchées.

Certes, les différentes transformations et combinaisons tarifaires auxquelles se livre trop souvent la S.N.C.F. ont eu comme résultat d'augmenter, de façon constante, les tarifs de transport et ce sont les produits agricoles qui ont été les plus touchés.

La réforme tarifaire de 1962 a entraîné pour les régions du Centre, de l'Ouest, du Sud-Ouest des incidences graves pour leurs économies, qu'elles soient industrielles, commerciales ou agricoles. En agriculture, la disproportion entre le prix de transport des marchandises et leur propre valeur est considérable. Certains exemples sont frappants. Les hausses de tarifs depuis 1958 sont de 54 p. 100. Le trafic des marchandises agricoles représente 20 p. 100 du trafic total de la S.N.C.F.

De nombreux transports effectués par la route pourraient être assurés par la voie ferrée, ce qui diminuerait le déficit de la société nationale et déchargerait le réseau routier chargé et très souvent inadapté au trafic imposé. Nous souhaitons qu'avant toute décision des études approfondies soient entreprises entre les représentants des différents secteurs économiques des départements comprenant les suppressions envisagées afin que soient examinées les répercussions que pourrait entraîner cette transformation.

En terminant, je tiens à rendre hommage aux techniciens de la S.N.C.F. qui, les premiers, ont vulgarisé la traction électrique en courant industriel et porté le record de vitesse à 331 kilomètres à l'heure. Grâce à ces mêmes techniciens, la distance qui sépare Paris et Bordeaux sera couverte en un peu plus de trois heures.

D'autres l'ont dit, mais je le répéterai après eux, la traction sur rail est celle qui restera la plus apte à utiliser toutes les inventions que la science nous promet. Comment dès lors ne pas être inquiet du démantèlement de notre système ferroviaire — nécessaire demain à l'aménagement du territoire — indispensable dans l'avenir à la grandeur du pays?

Toutes ces préoccupations ne me font pas oublier celles, pressantes, qui concernent le personnel cheminot: les quarante heures en cinq jours, le relèvement des salaires, notamment les plus bas.

Il importe aussi de tenir compte dans le calcul des retraites et des pensions des éléments non liquidables. Après une vie de travail, chaque cheminot devrait pouvoir achever ses jours dans une modeste aisance.

Oui, monsieur le ministre, le transport devient l'élément principal de l'aménagement de l'espace. Mais si l'espace est une étendue grandiose, s'il est l'immensité, il est aussi l'ordre des choses coexistantes et c'est pour cela que nous songeons à nos espaces verts, dont M. le ministre de l'équipement a si souvent parlé, aux espaces ruraux, où vit une population laborieuse sur laquelle nous devons veiller pour ne pas créer des déséquilibres douloureux. Il ne faut pas que ces espaces deviennent des déserts et que les régions déjà désavantagées soient entraînées malgré elles vers une mort lente. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Guy de La Vasselais.

M. Guy de La Vasselais. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, depuis des années je suis très attentivement les débats qui se poursuivent tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale et même au sein du conseil général d'Eure-et-Loir sur la circulation routière. Je suis moi-même intervenu à différentes reprises et, de cette tribune, j'ai reçu, il y a quatre ans, de M. le ministre des travaux publics des apaisements concernant la suppression des points noirs, l'amélioration de la sécurité et le développement de la construction d'autoroutes. J'hésitais à intervenir de nouveau aujourd'hui après

avoir entendu les orateurs qui se sont succédé à cette tribune et qui, avec la conviction provoquée par l'intérêt du sujet, ont éloquemment développé leur point de vue.

Or, un point reste malgré tout dans l'ombre : la réalisation pratique de tout ce qui est prévu. Permettez-moi donc, compte tenu seulement — je le précise — de la réalité de la situation et plaçant mon intervention uniquement sur le plan pratique, de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir, sans naturellement interrompre les grands projets à long terme prévus, tenir compte de la requête que je viens vous adresser et qui, je le crois, reflète le souci de tous nos collègues parlementaires, mais aussi de tous les usagers de la route.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Le Gouvernement a décidé de développer sa politique routière. C'est parfait, nous l'enregistrons et nous vous remercions. Mais ne pensez-vous pas que les vastes programmes à l'ordre du jour dans le temps sont dépassés par la réalité du présent et du très proche avenir ?

Pour être précis, je vais me permettre de vous citer deux exemples d'actualité extraits, l'un du *Journal officiel* du 29 octobre 1966, l'autre du *Journal officiel* du 18 novembre 1966, déclarant respectivement d'utilité publique la construction de la section de l'autoroute Paris-Chartres comprise l'une entre Paris et Villebon-sur-Yvette, l'autre entre Villebon-sur-Yvette et Chartres.

Ces décrets seraient rassurants s'ils n'étaient assortis d'un article stipulant : « Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de dix ans à partir de la publication des présents décrets ».

Est-ce rêver de prendre connaissance de ces délais concernant exclusivement les expropriations, alors que c'est seulement passé ces dix ans que sera entreprise la réalisation matérielle de l'autoroute en question, c'est-à-dire les terrassements, la construction d'ouvrages fort nombreux, l'exécution de fossés et de canalisations d'évacuation des eaux, etc. ? Est-ce raisonnable de penser, devant les exemples que nous connaissons, que de nombreuses années encore s'écouleront avant que les grands axes routiers Paris-Bayonne et Paris-Brest puissent être mis en service, et ce, seulement jusqu'à Chartres ?

Or, quelle est la situation de la France ? « Premier pays automobile et dernier pays routier d'Europe », pour reprendre les propres qualificatifs d'un journaliste connu de tous, lors du grand reportage routier paru au mois d'août 1966. La circulation routière, d'après les prévisions officielles et les statistiques, augmente de 12 p. 100 chaque année. Compte tenu de ce pourcentage, le parc automobile aura augmenté d'ici à dix ans de 120 p. 100 et d'ici à vingt ans de 240 p. 100. Ce calcul simplifié est d'ailleurs insuffisant car, pour être exact, il y aurait lieu de reprendre chaque année le pourcentage acquis l'année précédente.

Je suppose, monsieur le ministre, que votre bonne volonté vous poussera probablement à me répondre avec optimisme pour donner aux Français l'assurance que le retard de notre réseau routier sera rapidement rattrapé. Permettez-moi alors, dès maintenant, pour que nous ne nous leurrions pas, ni les uns ni les autres, de vous citer un autre exemple d'actualité concernant la rapidité d'exécution des travaux prévus. La déviation de Chartres — j'ouvre une parenthèse pour répondre à mes collègues qui, habitant l'Ouest, me demandent, en voyant la durée des travaux, quand ils seront terminés, M. le ministre va probablement pouvoir leur répondre — la déviation de Chartres, dis-je, destinée initialement à la R. N. 10 dans les années qui ont suivi les hostilités, dès la reprise de l'activité routière, a fait l'objet de conversations, de pré-études, d'enquêtes. Où en est cette réalisation ? Longue seulement de 12,8 kilomètres, située en pays plat, n'ayant nécessité aucune expropriation d'habitants, dont la dépense prévue n'est que de 45 millions de francs, elle devait être livrée à la circulation dès 1965 selon les propres affirmations de techniciens officiels compétents. En réalité, nous pouvons seulement espérer qu'elle pourra fonctionner au cours de l'année 1967, si les intempéries, les moyens industriels et le financement prévu, ne viennent pas d'ici là retarder encore ces prévisions.

Je ne voudrais pas sourire devant une telle situation, mais je ne peux faire autrement que de vous rappeler que M. le ministre des travaux publics, répondant aux interpellateurs de l'Assemblée nationale et du Sénat, voilà plusieurs années, indiquait que l'autoroute Paris-Chartres était inscrite en toute première urgence dans les plans du Gouvernement.

La surface portante ne répondant plus à la surface portée, que devons-nous penser, que devons-nous faire, monsieur le ministre ? Etre réalistes, pour éviter l'asphyxie avant qu'il ne soit trop tard, adapter nos routes nationales en général et la R. N. 10 en particulier, puisqu'elle fait l'objet de mon interpellation, aux besoins de la circulation qui se développe de jour en jour, ce que personne ne conteste ?

S'il existe un plan d'action à long terme, ne croyez-vous pas que le moment soit venu d'envisager des aménagements économiques et à court terme ?

Le moyen vous est donné de passer à ces réalisations puisque la plupart des routes nationales ont encore, comme au temps des diligences, de très larges bas-côtés, qui eux-mêmes font partie du réseau routier et qui, de ce fait, ne demandent aucune expropriation, d'où économie de temps et d'argent.

M. le Premier ministre, lors du dernier salon de l'automobile, n'a-t-il pas qualifié les routes à trois voies d'anachroniques et de périmees ? Il faudrait ajouter « meurtrières ».

Il suffit de relever chaque jour dans la presse la quantité et la gravité des accidents qui se produisent : sur la R. N. 23, deux voitures se heurtent de plein fouet ; deux blessés graves. Sur la R. N. 10, deux voitures roulant en sens opposé se heurtent ; une jeune fille est tuée, quatre personnes sont gravement blessées. Sur la R. N. 23, en pleine nuit, deux poids lourds se heurtent ; deux blessés graves. Sur la R. N. 10, près de Bordeaux, au cours d'un dépassement une voiture est broyée entre deux camions ; trois tués, trois blessés graves. Sur la R. N. 10, deux voitures roulant en sens inverse, chacune sur la voie médiane, se heurtent ; quatre blessés graves. Et cette semaine même, sur la R. N. 12, près d'Alençon, deux voitures roulant en sens inverse s'accrochent ; un mort, cinq blessés graves. Sur la R. N. 15, près de Pontoise, deux voitures se télescopent ; trois morts, huit blessés graves.

Devant de tels faits récents, est-il excessif de qualifier « boulevard du crime » la route à trois voies, ainsi dénommée par l'auteur du reportage que j'ai cité précédemment ?

Ce bilan suffit, mais pour tirer un enseignement des faits acquis, n'est-il pas également instructif de rappeler les chiffres cités lors du congrès de criminologie réuni à Lille, le 6 novembre 1966 ? En dix ans, près de 95.000 morts et plus de deux millions de blessés sur nos routes. Les dommages économiques ainsi subis sont évalués par les spécialistes à trois milliards de francs, soit environ 1 p. 100 du revenu national.

Revenant aux remèdes pratiques, je vous demande, monsieur le ministre, de développer ce que vous avez si heureusement entrepris entre Vitry-le-François et Saint-Dizier, entre Riom et Clermont-Ferrand et actuellement près de Trappes sur la R. N. 10, et de récupérer les accotements trop larges et inutiles pour élargir les routes et créer, séparées par un talus de sécurité, une route descendante et une route montante.

Nous ne sommes plus à l'époque où, le 7 janvier 1911, lorsque les automobiles commençaient à rouler, un grand quotidien de l'époque titrait : « L'automobile, ce danger public ». L'automobile, qui fait vivre aujourd'hui des millions de Français, est maintenant pratiquement à la portée de tous. Sa vulgarisation ne peut être freinée, mais doit être au contraire développée en menant, parallèlement au plan général à long terme, un programme d'utilisation pratique du réseau routier actuel.

Par l'adaptation des routes aux besoins des usagers, les liaisons locales et régionales pourront être améliorées, et personne ne conteste que tout doit être mis en œuvre pour faciliter les relations indispensables aux décentralisations urbaines en cours, la vie des bourgades et des campagnes devant elle-même être maintenue pour assurer la propre vie du pays.

Je voudrais terminer mon exposé en vous demandant, monsieur le ministre, de ne pas seulement penser à la théorie et à l'idéal, qui sont trop souvent d'actualité, mais de bien vouloir vous pencher plus simplement sur le côté humain touchant les usagers de la route qui peuvent être pressés, fatigués et même défaillants et qui doivent, dans toute la mesure possible, être protégés.

Vous souriez, monsieur le ministre, mais je suis très heureux de constater au moins que vous m'entendez. Je vous sais être un homme très actif ; vous avez le droit d'être pressé et d'avoir votre petit accident, comme tout le monde. (*Sourires.*)

Je vous demande pardon de le faire remarquer.

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Pardonnez-moi de ne pas suivre nécessairement votre suggestion ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Guy de La Vasselais. J'espère que vous voudrez bien me répondre à se sujet, car je ne suis pas orfèvre en la matière, comme vous-même.

Ne pensez-vous pas qu'une politique réaliste commande que l'on pare au plus pressé ?

Aider, protéger les usagers de la route en assurant autant que faire se peut leur sécurité, me paraît être plus nécessaire que jamais, et ce à l'heure même où, dans le cadre de l'Europe, ils ne doivent pas se sentir en état d'infériorité et plus en danger sur les routes françaises qu'à l'étranger. (*Applaudissements.*)

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

M. Joseph Raybaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de la nuit, M. le secré-

taire d'Etat, dans son discours en réponse aux interventions des rapporteurs de nos commissions, a largement traité le sujet qui me préoccupe : la suppression de la ligne Nice-Digne.

Je le remercie pour sa grande courtoisie et le sérieux de son propos. Malgré cela, je ne suis pas complètement apaisé car si j'ai une grande confiance en M. l'inspecteur général des voies ferrées et des chemins de fer d'intérêt secondaire chargé de l'étude — je le connais depuis quarante ans — et si j'apprécie hautement ses qualités, tout comme celles de l'administrateur provisoire actuel, M. l'ingénieur en chef Salva, je suis moins convaincu des résultats probants de l'arbitrage qui dépend du ministère de l'économie et des finances. Aussi, monsieur le ministre, me gardant d'abuser trop longtemps de vos instants et de ceux du Sénat, je me contenterai de vous faire part de quelques observations et de situer le sujet dans son cadre réel.

Dans son remarquable rapport, mon ami, M. le président Antoine Courrière, a évoqué au titre du chapitre 45-51 : « Chemins de fer d'intérêt général », les subventions versées aux trois réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général : le chemin de fer de la Corse, placé sous le régime de la concession depuis le 1^{er} juin 1965 ; le chemin de fer du Vivarais-Lozère, exploité par la Compagnie des chemins de fer départementaux ; enfin le chemin de fer de Provence, objet de mon propos, c'est-à-dire la ligne Nice-Digne, exploitée sous le contrôle d'un séquestre.

Les crédits nécessaires pour le règlement de la subvention de l'Etat s'élèvent à 6.707.600 francs. Une ventilation s'opère dans ces crédits : 6.682.000 francs sont affectés à l'insuffisance d'exploitation et 25.000 francs à la remise en état des réseaux, ce qui est infime. Cette dotation — et voilà la raison de mon intervention — a fait l'objet d'un calcul dans lequel la suppression de la ligne Nice-Digne est prévue en hypothèse.

La formule est assez inattendue et votre administration, interrogée par les soins du président Courrière, en sa qualité de rapporteur de la commission des finances, a toutefois indiqué que « compte tenu de la provision pour régler divers frais de liquidation auxquels il faudra faire face, si l'on ferme le réseau, le crédit proposé serait suffisant pour continuer à compenser l'insuffisance de l'exploitation du réseau en 1967 dans l'hypothèse où celui-ci serait maintenu en activité, après un allègement des méthodes de gestion ».

Cette précision, que M. le secrétaire d'Etat a tenu à confirmer cette nuit, n'est pas faite pour me convaincre davantage. Vous savez que l'éventualité de la suppression de la ligne Nice-Digne a fait grand bruit dans le département des Alpes-Maritimes, tout le long de la vallée du Var, de Nice à Puget-Théniers, et a profondément ému les populations des bourgs des Basses-Alpes, d'Entrevaux à Digne.

Notre collègue Aubert ne me démentira pas. Il a entrepris de son côté une vigoureuse action pour le maintien de la ligne Nice-Digne en pleine communion d'idée avec MM. Delorme et Massot, députés des Basses-Alpes ; les comptes rendus de l'Assemblée nationale en témoignent.

Sensibilisées par l'inconnu des idées de mars, de nombreuses interventions ont vu le jour.

Il ne se passe pas de semaine que la grande presse ne consacre des communiqués relatifs au maintien de la ligne Nice-Digne. Le 22 octobre, sous le titre « le secrétaire d'Etat aux transports décide de surseoir à la fermeture de la ligne Nice-Digne », a paru cet article que je cite : « M. Olivier Guichard, délégué général à l'aménagement du territoire, vient d'informer M. N... » — par conscience autant que par courtoisie, je ne donnerai pas le nom du parlementaire ; il n'est pas député de la circonscription quoique élu du département — « qui était intervenu auprès de M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports, que celui-ci avait, à la suite de cette intervention, décidé de surseoir à la suppression de la ligne Nice-Digne des chemins de fer de Provence, celle-ci se trouvant assimilée à celles de la S. N. C. F. On sait » — poursuit cet article — « que dans le projet de budget pour 1967 le ministère de l'économie et des finances, prévoyant la suppression de la subvention d'équilibre, ce qui aurait entraîné la fermeture de la ligne le 1^{er} mai prochain... ». Pour ce qui est de la date, je crois qu'il s'agit d'une erreur matérielle et qu'il faut lire : « 1^{er} juillet ».

Interrogé par mes soins et ce en pleine unité de vue avec mes collègues MM. Alex Roubert et Paul Massa, lors de votre venue devant notre commission des finances, monsieur le ministre — ayant à vos côtés M. le secrétaire d'Etat — vous m'avez répondu : « L'étude a démontré que si de nouvelles conditions d'exploitation étaient appliquées aux chemins de fer de Provence, ce réseau pourrait peut-être être équilibré, sinon devenir rentable. Si cette situation se révélait exacte, il n'y aurait pas lieu d'envisager alors la fermeture du réseau, mais seulement la réforme des conditions de son exploitation. »

Votre réponse du 26 octobre, monsieur le ministre, n'a rien de commun avec le communiqué paru dans la presse du 22 octobre.

Trop respectueux des règles parlementaires, je n'ai pas donné de publicité à votre déclaration, monsieur le ministre, pas plus qu'à celle du 27 octobre, que M. le secrétaire d'Etat a eu l'amabilité de m'adresser en y ajoutant un mot personnel, ce dont je le remercie. Dans cette lettre, M. le secrétaire d'Etat m'indiquait ce qu'il m'a d'ailleurs confirmé au cours de son intervention. Je n'y reviendrai donc pas.

A la deuxième séance de l'Assemblée nationale du 28 octobre 1966 — *Journal officiel*, Débats parlementaires, page 4075 — M. le secrétaire d'Etat a confirmé les termes de sa lettre en répondant à la question orale de mon ami Claude Delorme, député et président du conseil général des Basses-Alpes.

Je ne reprendrai pas cette argumentation pour ne pas abuser des instants du Sénat, mais je reconnais que votre bonne volonté est évidente pour éviter la suppression de la ligne.

Malgré cela, mon inquiétude demeure car vous terminiez votre lettre du 27 octobre en précisant : « De toute manière, aucune suppression de ligne ne pourra être décidée sans que soient assurés, en contrepartie, les transports routiers donnant aux usagers des services de qualité équivalente tant en ce qui concerne la régularité que les tarifs. »

Puisque l'emploi éventuel des transports routiers est prévu, il n'est pas douteux que la suppression en découle.

Nous sommes « en plein suspense ». Aussi je partage le point de vue, malgré votre déclaration monsieur le secrétaire d'Etat, de notre rapporteur spécial de la commission des finances qui ne comprend pas que l'on ne puisse pas se décider deux ou trois mois avant la solution définitive. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de préciser avec plus de force encore vos intentions devant le Sénat afin que disparaisse dès maintenant la menace de suppression de la ligne Nice-Digne pour le 1^{er} juillet 1967, ce qui a été admis par l'Assemblée nationale par le vote du texte que notre commission des finances a jugé opportun d'amender pour maintenir la ligne Nice-Digne.

Cette ligne existe depuis 1888, elle longe le Var dans mon canton sur 25 kilomètres, de La Manda à Plan-du-Var. Elle est sous séquestre depuis 1933. Je connais son histoire et j'ai vécu tous ses ennuis. J'affirme que son maintien est d'un intérêt économique certain avec la création de la zone industrielle de La Manda et le développement des sports d'hiver dans les Basses-Alpes, sans parler des transports de ciment pour la région de Digne. J'estime de plus que son maintien a un caractère social lorsque l'on connaît les conditions de vie de nos populations rurales des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes.

Si toutes les lignes dont l'Etat comble le déficit devaient être supprimées, il n'y aurait pas beaucoup de voies ferrées en France. La question du déficit justifie mal la décision de suppression prévue. Ce n'est pas le résultat financier de la desserte qui compte, mais seul son maintien pour venir en aide à une région mal desservie. La notion « du service public » seule, monsieur le secrétaire d'Etat, devrait vous dicter dans votre décision. Je souhaite que votre sagesse soit grande en la matière. Une fois encore, je vous en remercie. (*Applaudissements.*)

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

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Votre commission des finances a décidé de présenter ses rapports sous une forme différente de celle qu'avait adoptée la commission des finances de l'Assemblée nationale. Elle n'a pas désigné de rapporteur pour la section commune. Je ne peux pas dire que j'adhère à cette manière de faire puisque aussi bien elle semble passer sous silence ou sous un quasi-silence la création du ministère de l'équipement qui constitue pourtant l'une des décisions originales qui ont été prises au cours des mois derniers dans le domaine qui touche à la structure du Gouvernement. Aussi, n'ayant pas eu la faculté d'intervenir à ce moment du débat, j'interviens maintenant en vous priant de m'excuser si, d'aventure, je déborde la matière actuellement en discussion, je veux dire les problèmes relatifs aux travaux publics et aux transports.

La première question que l'on peut se poser est donc de savoir la raison pour laquelle a été créé un ministère de l'équipement, la seconde de savoir sur quelles bases il a été organisé et la troisième qu'elles sont, dans les différents domaines qui ressortissent à sa compétence, les orientations principales de la politique qu'il entend suivre dans le cas de la politique générale du Gouvernement et dont le budget est l'expression.

Quelles sont les raisons qui ont conduit à la création d'un ministère de l'équipement ? Elles sont nombreuses et essentiellement articulées autour des problèmes que posait le fait que des phénomènes étroitement liés les uns aux autres ressortissent à la compétence de départements ministériels différents. Que de fois, dans le passé, n'avons-nous pas les uns et les autres, comme administrateurs locaux ou municipaux, déploré que les problèmes d'urbanisme et d'infrastructure, ceux d'urbanisation et ceux de transport, n'aient pas été envisagés d'une seule et

même vision et qu'en définitive, entre les différents éléments qui constituent la vie de la cité, des distorsions existent dont les citoyens faisaient le plus souvent les frais.

Le ministère de l'équipement réunit donc en son sein tous les services qui contribuent à la structuration générale de la cité, à son organisation et à sa desserte. On peut dire et l'on aurait quelque raison de dire que, par delà ces problèmes urbains de circulation, de transport, se posent d'autres problèmes de transport que l'on a réuni aux premiers, si bien que le ministère de l'équipement couvre des domaines dont la cohérence n'est pas très claire.

Je répéterai ici ce qu'il m'est arrivé de dire ailleurs, c'est qu'en fait nous avons deux cohérences qui ont un élément commun. La première va du foncier, de la maison de l'homme, de la construction de rues, de routes, jusqu'à l'organisation et l'entretien de transports publics et à la circulation, et la deuxième va de ces mêmes transports publics et de cette même circulation, par le système des transports, jusques et y compris les transports internationaux, qu'ils soient maritimes ou aériens.

Est-il raisonnable à la date d'aujourd'hui d'imaginer une séparation de ce ministère par division du problème des transports d'avec le reste ? Mon sentiment est négatif, en ce sens que nous sommes en train d'aborder précisément, grâce à l'unité qui est actuellement réalisée, le problème que les économistes appellent de « l'imputation des charges d'infrastructure ». Dès lors, ce n'est que dans la mesure où un même responsable politique a la charge de tous les aspects de l'infrastructure et des transports, de l'organisation de l'infrastructure et de l'organisation des transports, que le problème pourra être résolu.

A partir de cette unification des compétences, nous avons tenté en quelques mois de mettre sur pied un outil de travail qui fût cohérent. Nous avons commencé par le niveau des cités pour revenir ensuite au niveau des départements et des régions et, enfin, aborder le problème à l'échelon national.

Au niveau des cités, nous mettons en place des agences d'urbanisme, qu'elles soient d'agglomération ou d'aire urbaine, c'est-à-dire des agences d'étude ; au niveau des départements, aux deux services traditionnellement séparés et parfois étrangers l'un à l'autre, je veux dire le service des ponts et chaussées et le service de la construction, succède maintenant une direction départementale de fait chargée de l'équipement. Les mois qui viennent nous permettront de dépasser le stade de la coexistence au sein d'une même administration d'éléments administratifs divers. Les problèmes de statut, les problèmes de structure interne sont actuellement à l'étude. Ils seront résolus, d'accord avec les personnels d'ailleurs, dans d'assez bons délais. Ce qui est frappant en la circonstance, c'est l'extraordinaire tranquillité dans laquelle s'est opérée cette réforme profonde. En fait, elle est réalisée et nul n'en a entendu parler, sinon les acteurs eux-mêmes, ce qui prouve à quel point elle correspondait à une nécessité.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances. Et les usagers monsieur le ministre ?

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Les usagers, monsieur le sénateur, vous avez quelque préention à les représenter. J'attends qu'ils articulent une critique contre la réforme réalisée. Jusqu'à présent, un long débat à l'Assemblée nationale ne m'a pas convaincu qu'il y eût problème, mais peut-être en inventerez-vous un !

Je voudrais donc indiquer que l'unité des services a été réalisée et qu'elle permet à la fois une plus grande efficacité et une meilleure économie de moyens. Ce contre quoi je voudrais m'élever, c'est l'affirmation suivant laquelle notre intention serait de regrouper au chef-lieu de département tous les services actuellement décentralisés du corps des ponts ou des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Notre intention est exactement inverse. Nous voulons profiter de l'extraordinaire réseau administratif que constituent les subdivisions et autres éléments de l'administration des ponts et chaussées, en particulier appuyés sur les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, pour rapprocher l'administration des éléments de base auxquels elle a à faire face.

A l'échelon régional, nous réalisons un service régional de l'équipement qui a pour objet la planification. En effet, la décentralisation des opérations du Plan aboutit à donner aux organes régionaux une importance considérable et, parmi les investissements régionaux, il apparaît que ceux qui relèvent du ministère de l'équipement ont une importance particulière, qu'il s'agisse des logements ou qu'il s'agisse des infrastructures. Il était donc nécessaire qu'au niveau où se fait la répartition régionale des investissements soit présent un fonctionnaire compétent chargé de préparer la planification pour le préfet de région et pour les organes qui en délibèrent.

Quant à l'administration centrale, elle a encore gardé sa figure traditionnelle. Il est pourtant important qu'à terme elle voie se développer des fonctions horizontales qui finiront par jouer un

rôle essentiel dans la vie de ce pays. Je veux dire d'abord les fonctions de recherches et ensuite les fonctions d'urbanisme.

Fonctions de recherches ? Il est très frappant, lorsqu'on étudie le budget de ce pays pour le comparer au budget d'autres pays dans le domaine de l'urbanisme, de la construction et des transports, il est très frappant, dis-je, de constater que les pourcentages budgétaires consacrés à la recherche sont ici beaucoup plus faibles qu'ils ne le sont ailleurs. Le résultat en est le retard que nous avons dans ces domaines pourtant essentiels.

Le budget qui vous est présenté se caractérise à la fois par le regroupement des crédits de recherche dans la section commune et par l'augmentation très sensible de ces crédits de recherche puisqu'ils ont pratiquement augmenté de 50 p. 100 par rapport au budget de 1966, ce développement devant se continuer au cours des années prochaines pour nous permettre de nous doter de moyens de recherche importants.

Peut-être s'interrogera-t-on sur la matière à laquelle peut s'appliquer la recherche dans le domaine qui est le mien. Je veux dire que les matières auxquelles elle peut s'appliquer sont infiniment nombreuses ; elles sont même désespérantes par leur nombre et par leur importance. Il ne s'agit pas seulement de recherches dans le génie civil où, dans le domaine métallique comme dans le précontraint, nos ingénieurs ont atteint un très haut niveau, l'un des meilleurs du monde, mais encore du domaine de l'habitat où il n'est pas certain que nous ayons éprouvé, comme il convenait de le faire, les techniques nouvelles, les matériaux nouveaux.

Nous avons le sentiment que nous répétons toujours le même système de construction même si, l'industrialisation ayant fait des progrès, les méthodes opératoires ont changé. Nous avons la certitude qu'en poussant plus loin nos recherches, comme d'autres sont en train de le faire tant en ce qui concerne le matériau que la structure de la cellule d'habitation, nous pourrions accomplir des progrès importants.

Mais les domaines où la recherche est peut-être la plus déterminante sont l'urbanisme et les transports. Le phénomène de l'urbanisation est désormais explosif. La superficie totale des villes françaises sera, dans vingt ans, le double de ce qu'elle est aujourd'hui. Dans un demi-siècle, c'est-à-dire au moment où seront amortis les immeubles que nous construisons aujourd'hui, la superficie des villes aura quadruplé.

Cela pose des problèmes d'une infinie diversité. Quel est le type d'urbanisation qui convient le mieux à l'homme ? Est-ce la ville qui se développe dans tous les sens, la « mégalopolis » dont nous avons vu la naissance ici ou ailleurs ? Est-ce, au contraire, la ville-chapelet, étirée le long d'un axe de circulation, par noyaux isolés, et au milieu de la verdure ? Quel est le système d'urbanisation qui à la fois donne le plus de satisfaction à l'homme et fait peser sur la collectivité le moins de charges financières et économiques ?

Nous ne sommes pas en état de répondre à cette question. Aucun pays au monde n'a encore raisonnablement répondu à cette question. Elle est pourtant la question la plus importante qui soit posée à notre génération. Nous savons que, dans vingt ans, dans cinquante ans, le pourcentage de nos concitoyens qui habiteront la cité atteindra plus de 90 p. 100. Nous aurons alors plus de citoyens que de Français aujourd'hui.

M. Roger Delagnes. Je les plains !

M. François Schleiter. Ce sera bien dommage !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Je suis prêt à ouvrir avec vous un débat sur ce qui est souhaitable et sur ce qui est prévisible. Les développements poétiques, politiques, sociaux, sur les mutations de la cité sont connus de moi comme de vous. Depuis des générations, on nous en rebat les oreilles sans que jamais personne, malgré les protestations, ait pu arrêter le phénomène. Il vaut mieux faire une bonne cité pour donner aux hommes qui y viennent une chance d'y vivre bien que de protester contre le phénomène d'urbanisation et ne rien faire pour ces mêmes hommes. C'est cette attitude que nous avons adoptée et c'est par la recherche que nous voudrions pouvoir faire face à nos devoirs.

Un autre problème n'est pas négligeable : comment articuler la cité ancienne avec la cité nouvelle ? La cité ancienne doit-elle être entièrement remodelée pour rendre possible la croissance urbaine ? Au contraire, la cité ancienne doit-elle être sauvegardée avec son caractère spécifique, son caractère plus humain que celui que peut avoir la cité moderne ? Est-ce que Paris — quel problème ! et ce n'est pas le seul — doit être rendu tel que tous les véhicules possédés par les Parisiens puissent y circuler ? Sait-on que, pour faire circuler tous ces véhicules à travers Paris, il faudrait pratiquement détruire quatre ou cinq arrondissements parce que la superficie des voies nécessaires à la circulation à travers Paris serait supérieure à leur superficie ?

Comment articuler toutes ces choses les unes avec les autres ? C'est un problème que l'on étudie dans un site, monsieur de La Vasselais, c'est aussi un problème que l'on

étudie en théorie et que l'on fait étudier maintenant par des ordinateurs. C'est bien beau de parler de béton, de se déclarer homme ayant les pieds sur la terre, mais avec les pieds sur la terre on ne résout plus les problèmes du monde moderne, mais seulement en maîtrisant les ordinateurs, en sachant leur passer commande et en sachant comprendre les messages qu'ils restituent.

M. Antoine Courrière. Nous sommes en plein ciel !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Un autre problème est celui de l'organisation des transports. Il est d'une très grande importance et je reviendrai un instant sur ce que je disais tout à l'heure concernant les charges d'infrastructure.

Dans ce domaine des transports, un premier problème qui se pose, c'est celui de la définition même du service public. Il est très commode, et à certains égards légitime d'affirmer d'abord, avant tout, par-dessus tout que le transport est un service public, mais il faut mesurer les conséquences de ce qu'on affirme. Mon budget est amputé de plus de quatre milliards de francs pour faire face au déficit, ou plutôt au déséquilibre des compagnies de transports. Eh bien ! j'affirme que si, sur un budget, avant de commencer à étudier les investissements, l'on prélève quatre milliards de francs, on ampute de ce fait les investissements.

On ne peut pas, en même temps, prétendre développer le caractère de service public des transports et prétendre dégager de ce même budget les moyens financiers pour faire face aux investissements de progrès. La technique des enveloppes budgétaires — nous n'en connaissons guère d'autres — a pour résultat d'atteindre l'investissement lorsque l'on souligne trop fortement la notion de service public.

La tendance qui est la nôtre, qui résulte d'ailleurs du Plan tel qu'il a été approuvé par le Parlement, n'est pas contradictoire avec celle-là, mais elle est différente. Elle consiste, autant que faire se peut, à rechercher l'équilibre financier des entreprises de transport, et ce par tous les moyens compatibles avec la notion des équilibres généraux comme avec nos exigences sociales. Cela signifie que, d'abord, nous demandons aux sociétés de transport de tenter d'accroître leur productivité et je dois dire que celles-ci, la S. N. C. F. en particulier, ont fait dans ce domaine des efforts remarquables.

Mais prenons un fait précis : est-il possible, sans accroître les investissements de la S. N. C. F., de permettre à celle-ci d'atteindre à l'attelage automatique ou au triage automatique sans faire des investissements colossaux ? Est-il possible de faire des investissements à ce niveau si la société nationale continue d'avoir des déficits ou des déséquilibres budgétaires qui se chiffrent par milliards de francs ? A partir d'un certain moment, le déséquilibre budgétaire pèse si lourdement sur les entreprises qu'il ne permet plus d'engager les moyens de leur modernisation ou de l'accroissement de leur productivité, et il y a contradiction formelle à affirmer, de la même voix tranquille, que l'on doit faire des progrès et que l'on doit souligner davantage le caractère de service public des transports en commun. Il faut chercher un équilibre entre des exigences contraires.

En second lieu, croyez-vous que les dirigeants d'une société ou les agents d'une société nationale puissent être incités à accomplir un progrès dans le domaine de la productivité s'ils savent une fois pour toutes et irréversiblement que la société sera en déficit, s'ils savent que jamais elle ne retrouvera l'équilibre, s'ils savent que jamais on ne leur donnera la faculté d'accomplir les investissements au rythme auquel ils doivent être accomplis ? C'est dans la mesure où il y a une chance d'équilibre que les efforts d'une société continuent. Le déséquilibre trop grand d'une société nationale joue finalement contre la responsabilité des dirigeants, contre la diligence des agents qui, de la sorte, se découragent.

Nous avons donc demandé à la S. N. C. F. d'accomplir des progrès dans le domaine de la productivité et elle nous a proposé, outre des mesures d'organisation interne, des mesures de fermeture de lignes. Mais, mesdames, messieurs, comment jugeriez-vous un président d'une société nationale invité à nous présenter des mesures de retour à l'équilibre qui ne suggérerait pas, parmi ces mesures, la fermeture de lignes sur le tracé de certaines desquelles le prix des billets ne dépasse pas 20 p. 100 du coût réel de l'exploitation ?

Comment jugeriez-vous un dirigeant de société que ne viendrait pas dire à son tuteur : « Il y a là un problème, je ne le résous pas seul, moi société nationale. Mais je dis qu'il y a là matière à économie, matière à études » ?

C'est exactement à ce point que nous nous trouvons : la société nationale des chemins de fer a indiqué au Gouvernement, dans le cadre de l'effort qui lui a été imposé par le Plan, qu'il y avait là matière à études. Cette étude est à peine entreprise, elle se développera sur plusieurs mois et elle ne s'achèvera que les collectivités locales, à la fois publiques et économiques,

n'aient été consultées pour savoir s'il y a une compatibilité entre cette fermeture suggérée et le maintien de la vie économique et sociale dans les régions présentement desservies.

Je m'engage une nouvelle fois, au nom du Gouvernement, à ce que cette consultation ait lieu et je répète, après M. le Premier ministre, qu'il est parfaitement légitime et normal que les représentants des collectivités locales demandent le maintien d'une ligne même si elle n'est pas économiquement rentable. Un arbitrage devra intervenir, qui tiendra compte de l'avantage économique et du désavantage local ou social que peut constituer une fermeture.

Ainsi nous n'allons pas vers la négation du service public ; nous allons vers un compromis, vers la recherche d'un équilibre entre la notion de service public et la notion d'équilibre économique, car cet équilibre économique est nécessaire à l'équilibre global de nos comptes, comme il est nécessaire au dynamisme même de la société de transport.

Je voudrais maintenant indiquer, dans deux autres domaines, les orientations qui résultent de notre politique. Je vois l'heure avancer et, puisqu'il m'a été dit que la conférence des présidents se réunissait à midi, c'est-à-dire dans sept minutes, je dois conclure à l'heure dite.

Je voudrais donc aborder maintenant le problème des infrastructures et ensuite celui du logement.

Le problème des infrastructures, c'est aussi bien celui des ports que celui des voies navigables que celui des routes.

Un sénateur au centre. C'est sûr !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Je voudrais, en quelques mots, les traiter successivement. En ce qui concerne les ports, nous nous trouvons placés devant des échéances importantes et difficiles. La première, c'est l'ouverture des frontières européennes et le fait que, désormais, un port comme Rotterdam peut, dans le cadre d'une liberté de circulation des biens, faire une concurrence redoutable à des ports comme les nôtres.

M. François Schleiter. Parfaitement !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Ce n'est que dans la mesure où nous avons des ports installés de façon tout à fait moderne, capables d'accueillir des paquebots de très grandes dimensions et bénéficiant d'un arrière-pays industriel puissant que notre politique portuaire peut avoir une signification.

Vous savez, puisque vous l'avez votée, qu'une loi a instauré un système de gestion autonome pour les six grands ports français. Vous savez aussi que, pour l'essentiel, notre effort financier se concentre sur le port de Dunkerque, sur celui du Havre et sur celui de Marseille-Fos, dont nous voudrions faire cette Europort du Sud, cet ensemble portuaire et industriel qui donnera à cette région, placée assez loin des grands centres économiques européens, une vitalité propre dont elle a besoin.

M. Roger Lachèvre. Très bien !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Rappelons que, malgré les écluses considérables qui sont entreprises ou sont en voie de l'être à Dunkerque ou au Havre, il nous faut prévoir un site en eau profonde où les cargaisons de pétroliers de 300.000 tonnes, de 500.000 tonnes et peut-être d'une mégatonne, demain, viendront se déverser sur les bateaux d'éclatement et de cabotage.

M. André Monteil. Le site existe : c'est la rade de Brest, monsieur le ministre, et sans que des travaux soient nécessaires !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Monsieur le sénateur, je me permets de vous dire que je suis à l'origine de l'étude sur la rade de Brest. Je vous crois fort imprudent, parce que les fonds marins ne sont pas tels qu'il ne faille faire sauter à certains endroits d'épaisses couches de roches. La rade de Brest n'est pas aussi favorable que nous l'avions imaginé au départ, ce qui ne prouve pas qu'elle n'ait pas toutes ses chances, mais le fait n'est pas aussi évident quand on étudie les fonds marins que lorsqu'on regarde une carte de géographie. Les fonds marins en rade de Brest sont de 16 mètres. Or, il nous faut des tirants d'eau de 25 mètres. Tel est à peu près le problème qui nous est posé. Excusez-moi de connaître le dossier aussi bien.

J'aborde maintenant le problème des voies navigables. Au titre de ce plan, les investissements prévus seront réalisés : le grand axe Méditerranée-Mer du Nord sera réalisé au V^e Plan, en particulier la navigabilité jusqu'à Saint-Symphorien au Nord de Lyon et Neuves-Maisons au Sud de Nancy, ainsi que les premiers ouvrages le long du Rhône ; des problèmes importants se posent sur la Seine où le trafic est considérable, des problèmes d'orientation se posent dans le cadre de la liaison Seine—Est comme aussi dans le système des canaux du Nord et du Pas-de-Calais.

(M. Maurice Bayrou remplace M. André Méric au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. MAURICE BAYROU,
vice-président.

M. François Schleiter. Monsieur le ministre, m'autorisez-vous à vous interrompre ?

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Je le ferais volontiers, mais mon temps de parole est limité. Nous nous expliquerons en un autre lieu.

M. François Schleiter. Mon intervention n'excédera pas une minute, monsieur le ministre.

M. André Monteil. La conférence des présidents pourrait être retardée d'un quart d'heure. (*Marques d'assentiment.*)

M. Etienne Dailly. Vraiment, c'est tout à fait souhaitable.

M. le président. Pour combien de temps en avez-vous encore, monsieur le ministre ?

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. J'en ai personnellement pour dix minutes, sauf interruptions de l'espèce.

M. le président. Si le Sénat accepte que la séance dépasse légèrement midi, je pourrai donner la parole à M. Schleiter avec l'autorisation de l'orateur. (*Assentiment.*)

La parole est donc à M. Schleiter.

M. François Schleiter. Monsieur le ministre, je suis confus à la fois de demander au Sénat de prolonger un peu sa séance et de présenter une observation à propos du tableau remarquable dont vous avez honoré le Sénat ce matin.

Vous nous avez dit l'organisation nouvelle que vous concevez, les services nouveaux que vous attendez des ponts et chaussées. Nous ne voulons rien imaginer là-contre, ni faire bien sûr, aucune obstruction. Je puis même dire que nous constatons avec satisfaction, dans le présent budget, l'effort consenti en faveur des voies navigables, en faveur de la liaison Mer du Nord—Méditerranée et du bassin de la Seine avec l'Est de la France.

Nous ne nous plaignons pas essentiellement cette année de manquer de crédits. Je tenais cependant à vous dire notre inquiétude à la pensée que votre corps des ponts et chaussées ne sera peut-être pas en état de gérer et de consommer tous ses crédits. S'il en était ainsi, ce serait très regrettable. Le Gouvernement a fait un effort, il a inscrit des crédits pour travaux dans le budget ; mais il y a les possibilités des hommes ! Veillez bien, monsieur le ministre, à ce que les ponts et chaussées ne nous déçoivent pas dans l'exécution !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Monsieur Schleiter, je vous remercie de m'amener à dire quelques mots, même brièvement, de ce problème, mais vous avez raison de vous poser la question de savoir si en définitive les crédits ne croissent pas plus vite que notre capacité en hommes.

C'est toujours là qu'est le problème. Protester contre le rythme trop lent de la croissance de la recherche, contre le rythme trop lent de la construction d'autoroutes, contre la croissance trop lente de la modernisation du réseau navigable, c'est ignorer que le véritable goulot d'étranglement du progrès moderne réside dans les hommes. Passer de zéro à 200 ou 250 kilomètres d'autoroutes par an en dix années, c'est poser des problèmes de béton, de ferraille, de propriété du sol, c'est toujours et d'abord poser des problèmes d'hommes.

On n'imagine pas à quel point, à mesure que tout cela progresse, les problèmes deviennent plus compliqués. Car faire une autoroute en rase campagne, c'est redoutable et cela demande beaucoup d'hommes, mais faire une autoroute en milieu urbain, comme nous sommes en train de nous y attacher en ce qui concerne l'agglomération parisienne et en particulier le boulevard périphérique, c'est demander dix fois plus d'hommes, parce qu'il y a dix fois plus d'études et cent fois plus de contacts à prendre.

L'un des problèmes, en effet, qui nous préoccupent, c'est celui de l'orientation générale du corps des ponts, de son recrutement. Ma tendance est de ne pas accroître démesurément l'effectif de ce corps car je risquerais, ce faisant, d'en diminuer la qualité, au moment où il atteint le niveau le plus élevé qu'il ait jamais connu. Ce que je souhaite, c'est au contraire favoriser le relèvement du niveau général des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, pour que le corps des ponts reste au niveau des préoccupations générales d'ordre scientifique, problèmes d'organisation, problèmes économiques et que la technologie de terrain relève plus directement d'un corps des travaux publics de l'Etat dont le niveau aura été augmenté.

Mais il est clair que j'ai d'autres problèmes. La maison de l'équipement n'est plus la maison des ponts : ce ministère ne travaille plus seulement sur le domaine public, il travaille dans le tissu urbain et je suis obligé d'associer dans mon ministère l'ingénieur et l'architecte à l'économiste et au sociologue et la phase d'une administration faite de fonctionnaires ayant à peu près reçu la même formation est dépassée. Nous sommes obligés, au sein de nos administrations, d'avoir des

corps constitués à partir d'origines très diverses. Faut de quoi, ils déforment les phénomènes. L'urbanisme est une synthèse qui appelle la présence de tous les techniciens y compris, parmi les premiers, l'agronome, car il n'y a point concurrence mais complémentarité entre la cité et ce qui n'est pas la cité.

Pour revenir à mon propos, monsieur le président, après avoir évoqué les ports, les voies navigables, je voudrais, avant de parler des routes, dire un mot des aéroports, qui constituent aussi un problème d'infrastructure redoutable qui justifie, de certaine façon, la création du ministère de l'équipement. Jadis, un aéroport était un terrain équipé sur lequel arrivaient quelques dizaines, quelques centaines, quelques milliers d'individus que l'on transportait tant bien que mal vers la cité, mais qui arrivaient comme au compte-gouttes dans des appareils qui transportaient cinquante, puis soixante, puis cent, puis cent vingt personnes. Maintenant, un aéroport est un endroit où aboutissent des trains entiers : 500 personnes, demain, dans le *Boeing 747*, des quantités colossales de marchandises, toutes celles qui veulent aller vite. L'aéroport, ce n'est pas comme une zone d'exterritorialité dans un espace indifférencié ; cela devient un des éléments substantiels de l'organisation urbaine qui doit être intégrée dans le tissu urbain de façon à le faire vivre. « Dépoter » — pardonnez-moi l'expression — 500 personnes dans des temps acceptables, des passagers qui viennent de voler à 900 kilomètres à l'heure et qui ne veulent pas attendre deux heures avant de quitter l'aéroport, cela pose des problèmes d'infrastructure et d'organisation qui sont redoutables. Nous changeons d'échelle et c'est l'opération la plus difficile.

En ce qui concerne le réseau routier, personnellement je ne crois pas qu'il y ait matière à critiquer la politique des autoroutes. Elles progressent à un rythme important, à un rythme tel qu'il ne serait pas raisonnable de vouloir l'accroître. Bien plus grave me paraît être le problème posé par le vieux réseau duquel nous avons détourné une quantité importante de crédits au profit des autoroutes et qui risque de souffrir de cette opération. Pouvions-nous prendre une autre décision ? Non, car vraiment le réseau d'autoroutes qui est en voie de réalisation était nécessaire. Pouvions-nous considérablement accroître les crédits globaux affectés aux routes ? A mon avis, ce n'est pas raisonnable mais il faut que, très vite, une fois que nous aurons atteint en matière d'autoroutes le rythme que nous souhaitons atteindre, nous reportions toute la faculté de croissance de nos crédits vers notre réseau traditionnel. Il serait navrant qu'ayant hérité de l'un des plus beaux réseaux qui soit nous le laissions dépérir au profit des autoroutes.

Dans les années qui viennent nous aurons à faire cet effort de rajustement. Pour l'instant il me paraît que l'orientation que nous avons prise était de bon sens car partout où les autoroutes ont été créées elles correspondent à une nécessité évidente.

Je voudrais encore aborder le problème du logement pour indiquer que les décisions prises l'ont été dans le cadre du plan d'équipement et de modernisation. Le plan d'équipement et de modernisation, cinquième du nom, est fondé sur le fait que le système antérieur de financement de la construction ne laissait pas de poser à la longue des problèmes insolubles. Fonder l'effort de la construction sur la monnaie et sur le budget c'est à la fois faire courir à l'économie générale des risques redoutables et au rythme de la construction des risques éventuels et souvent réalisés. Pourquoi la France aurait-elle été le seul pays du monde à continuer à financer le logement par le budget et la monnaie alors que partout ailleurs on le finance par l'épargne ? En définitive, toutes les innovations introduites, qui traduisent l'évolution nécessaire, se caractérisent dans le passage d'un système budgétaire et monétaire à un système d'épargne.

Ce passage a-t-il lieu dans des conditions satisfaisantes ? Ne pose-t-il pas des problèmes ? Il a lieu dans des conditions satisfaisantes dans la mesure où l'épargne logement et le crédit hypothécaire ont eu, dans des délais plus brefs que ceux que nous imaginons, des résultats positifs. Je trouve très réconfortant, très prometteur de voir qu'en quelques mois l'épargne logement est parvenue à réaliser ce drainage de milliards de francs et très réconfortant de constater que la seule ouverture à de nouveaux organismes de crédit hypothécaire a abouti à l'allongement des délais et même à l'abaissement des coûts.

En fait, en quelques mois, nous parviendrons à un équilibre satisfaisant. Mais cet équilibre en cours de réalisation ne pose-t-il pas des problèmes ? Je serai le dernier à le dire. En passant d'un système auquel on est habitué mais dangereux à un système nouveau, meilleur, il y a des moments difficiles. Nous sommes incontestablement au moment du passage. Cela mérite-t-il que l'on fasse autour des difficultés présentes autant de bruit et autant de cas ? Je ne le crois pas non plus.

Dans tous les cas ce que je peux dire, c'est que les objectifs sont connus, que le rythme auquel nous parviendrons et qui

est connu est satisfaisant. Il reste à être vigilant pour qu'il n'y ait pas d'à-coups. Cela ne veut pas dire qu'en changeant de système l'Etat s'est désengagé du problème du logement, mais qu'il entend concentrer son effort sur le logement de ceux qui ont besoin de son intervention et non pas sur le logement de tous. Il y a eu dans le passé — l'avenue Paul-Doumer et d'autres artères connues en sont la démonstration — des interventions financières de l'Etat au profit d'acquéreurs de logements qui n'en avaient pas besoin.

M. Raymond Bossus. Les « Hauts de Belleville » !

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Monsieur le sénateur, on peut citer cent dossiers et recevoir cent bonnes réponses peut-être plus cruelles que celles que vous imaginez. Nous nous trouvons donc dans un passage qui pose des problèmes. Nous connaissons des difficultés et nous sommes prêt à y faire face.

Je voudrais conclure, monsieur le président, pour tenir l'engagement que j'ai pris à votre égard en essayant de dire quelle est la place de l'équipement dans l'aménagement du territoire. Cet aménagement du territoire, nous avons tenté de l'obtenir par des interventions directes au niveau des entreprises, par des décisions administratives directes transposant des services de Paris vers la province, mais l'aménagement du territoire ne sera la réalité dont nous rêvons les uns et les autres que le jour où les équipements réalisés en province seront de qualité comparable à ceux réalisés dans la région parisienne. Alors les forces économiques, alors les hommes ne seront plus attirés par Paris mais ils auront le choix entre Paris avec ses vertus et les villes de province, aussi bien équipées que la capitale, seront aussi attractives que Paris si bien qu'en définitive l'équipement commande à la fois la vie quotidienne des hommes et aussi l'aménagement du territoire. C'est dire l'importance que nous attribuons à ce budget. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances. Si j'ai demandé la parole pour répondre à M. le ministre, c'est que je me trouvais seule au banc de la commission. Je ne serais pas intervenue si M. le rapporteur général avait été là au moment où M. le ministre de l'équipement a commencé son intervention.

Je souhaitais lui répondre au nom de la commission des finances pour dire que nous sommes sensibles à sa présence ici ce matin. Je veux penser que je ne parle pas seulement en mon nom personnel en lui disant que les précisions qu'il a bien voulu nous apporter revêtent pour nous un grand intérêt. Mais il serait fâcheux qu'un malentendu puisse naître entre lui et la commission des finances et, au-delà, notre assemblée. Ce malentendu pourrait naître s'il était avéré que, dans votre esprit, monsieur le ministre de l'équipement, les modalités de l'examen des crédits de votre ministère ont procédé d'un parti-pris : soit d'ignorer la création de la section commune, soit, par-delà cette ignorance, de manifester une hostilité quelconque contre les nouvelles structures que vous avez mises en place et que vous venez de défendre avec beaucoup de brio.

Je voudrais que vous donniez acte, monsieur le ministre, qu'il n'en est pas ainsi. Au contraire — M. le rapporteur général l'avait signalé dans son rapport et chacun de nous le faisait dans son rapport particulier — si nous n'avons pas cru nécessaire d'instituer un débat sur la section commune, par contre chaque rapporteur spécial a pris soin d'examiner la section dont il a été chargé avec le maximum d'objectivité. D'ailleurs, cette nuit, M. le secrétaire d'Etat aux transports, en ce qui me concerne, a bien voulu me donner acte de cette objectivité.

Sur le fond, nous ne sommes pas hostiles à la création d'un ministère de l'équipement et ce n'est pas sur ce point que je veux répondre. Je voudrais simplement vous dire, monsieur le ministre, que si en principe nous attendons le maximum d'avantages de la création du ministère de l'équipement, il reste que cette création a fait naître un certain nombre de préoccupations qui ne sont pas encore dissipées.

Vous avez dit que la création du ministère de l'équipement a été accueillie par une « extraordinaire tranquillité » — je reprends votre expression. Vous en avez déduit que cela signifiait que tout le monde était persuadé de la très grande valeur de la mesure. C'est très vraisemblable, mais je pense aussi — et je vous demande de nous en donner acte — que cette tranquillité prouve de notre part une très grande objectivité et que, contrairement à ce qu'on a quelquefois tendance à dire hors de cette enceinte, nous ne sommes pas au Sénat des opposants systématiques à tout ce que fait le Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. Raymond Bonnefous. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Au contraire, nous entendons pouvoir juger sur actes les mesures nouvelles qu'on

nous propose. Or la fusion des deux anciens ministères, des travaux publics et de la construction présentera certainement des avantages importants. Elle vous permettra, à l'échelon national, de donner à vos collaborateurs des moyens d'intervention accrus notamment dans les études, dans la préparation des programmes et dans la recherche de nouvelles techniques.

Nous sommes un peu moins rassurés quant aux répercussions d'une telle réforme à l'échelon des départements. D'autres collègues ont exprimé la même préoccupation. Notre inquiétude semble justifiée lorsque nous voyons que pour étoffer votre section commune et vos services généraux, vous dégarnissez les services extérieurs et que plusieurs dizaines, même plusieurs centaines de fonctionnaires seront en définitive prélevés à cet effet dans les services extérieurs.

Dans ma région, une expression familière dit qu'il n'est pas toujours sans inconvénient de déshabiller Pierre pour habiller Paul. (*Sourires.*)

J'espère que ces remarques ne vous apparaîtront pas trop pessimistes.

Je souhaite, au contraire, que vous preniez toutes les dispositions voulues pour que les effets bénéfiques de votre réforme ne soient pas annulés par des difficultés trop grandes que vous rencontreriez à l'échelon des départements pour faire fonctionner les deux délégations de la construction et des travaux publics. Nous souhaitons surtout qu'il n'en résultera aucun retard dans l'étude et la préparation des programmes particulièrement importants que votre Gouvernement a prévu de réaliser dans le cadre du V^e Plan, tant dans le domaine de l'aménagement du territoire que dans celui de tous les secteurs relatifs aux infrastructures, dont le développement conditionne la vie harmonieuse de notre pays. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Je demande la parole.

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

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Sur l'organisation des travaux par la commission des finances, il n'y a pas matière à débat. J'ai cru devoir faire une observation, je n'ai en tout cas, à aucun moment, pensé qu'il y eût malveillance d'aucune sorte.

J'espère que l'année prochaine, si Dieu me prête vie (*Sourires.*) les choses se passeront autrement et qu'il sera possible d'organiser le débat de façon à donner plus de substance et de réalité aux aspects communs de ce ministère.

En ce qui concerne la mise en garde que Mlle Rapuzzi a bien voulu articuler devant moi, je la retiens comme l'expression de la connaissance que cette Assemblée a des problèmes d'administration locale. Je connais trop cette compétence pour ne pas en tenir compte. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux maintenant pour les reprendre à quinze heures ? (*Assentiment.*) Nous terminerons cet après-midi l'examen du budget du ministère de l'équipement, section des travaux publics et des transports.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures vingt minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux :

A. — Aujourd'hui vendredi 25 novembre 1966, à 15 heures et à 21 heures 30, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1967 :

— Equipement (suite) ;
Travaux publics et transports (suite) ;
Aviation civile ;
Marine marchande ;
Vote des crédits de la section commune.

— Service du Premier ministre :

Commissariat au Tourisme.

— Agriculture.

B. — Samedi 26 novembre 1966, à 10 heures, à 15 heures et à 21 heures 30, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1967 :

— Agriculture (suite) ;
— Budget annexe des prestations sociales agricoles.

C. — Dimanche 27 novembre 1966, à 15 heures et à 21 heures 30, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1967 :

- Départements d'outre-mer.
- Territoires d'outre-mer.
- Coopération.

D. — Lundi 28 novembre 1966, à 10 heures, à 15 heures et à 21 heures 30, séance publique pour la suite et la fin de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1967 :

- Economie et finances ;
- Imprimerie nationale ;
- Comptes spéciaux du Trésor ;
- Articles de la deuxième partie non joints à l'examen des crédits ;
- Vote sur l'ensemble.

E. — Mercredi 30 novembre 1966, à 15 heures, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution :

1° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la construction et à la répression des infractions en matière de publicité et de prix des hôtels et restaurants ;

2° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre la suppression du régime juridique auquel sont soumis certains terrains communaux, notamment ceux dénommés « parts de marais » ou « parts ménagères ».

F. — Jeudi 1^{er} décembre 1966, à 15 heures et le soir, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution :

1° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale portant modification de diverses dispositions du code des douanes ;

2° Discussion de la proposition de loi de M. Dailly et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier certaines dispositions de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ;

3° Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant la loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris ;

4° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif aux élections cantonales ;

5° Discussion en deuxième lecture, du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif aux « communautés urbaines ».

La conférence des présidents rappelle au Sénat qu'il a déjà fixé :

— au mardi 6 décembre la discussion de la question orale avec débat de M. Louis Gros à M. le ministre de l'éducation nationale sur les problèmes d'orientation et de sélection dans l'enseignement ;

— et au mardi 13 décembre la discussion des questions orales avec débat jointes de M. Roger Lagrange et de M. Adolphe Dutoit à M. le ministre des affaires sociales sur les projets de réforme de la sécurité sociale.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1967

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1967.

Équipement (suite).

SECTION II : TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits relatifs à la section « Travaux publics et transports » du ministère de l'équipement.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le secrétaire d'Etat aux transports est très heureux que ce matin M. Pisani, ministre de l'équipement, ait pu venir vous dire ce qu'il pensait de ce budget et vous exposer la philosophie même de son action. Pour vous laisser sur cette impression, je me bornerai très

simplement à répondre à une série de questions, non pas de détail parce qu'elles ont leur importance, qui m'ont été posées au cours des différentes interventions de ce matin.

C'est ainsi que je vais donner à Mlle Rapuzzi et à M. Bouquerel quelques indications concernant les questions de personnels des ponts et chaussées. Il est exact que la rudesse de l'hiver 1965-1966 et les exigences du service accrues de ce fait ont entraîné certaines difficultés dans le règlement des heures supplémentaires. L'évolution du service routier pose à cet égard un problème général qui a été examiné, peut-être le savez-vous, par un groupe de travail spécial. Des crédits ont été alloués en cours d'année aux services en difficulté. Pour achever de combler le retard et se trouver en meilleure position pour l'hiver prochain, une nouvelle dotation vient d'être dégagée en accord avec les services financiers et pourra être mise prochainement en paiement.

M. de La Vasselais m'a posé des questions précises qui intéressent directement sa propre région et il m'a interrogé en ce qui concerne la liaison Paris—Chartres. Je voudrais lui indiquer que le délai de dix ans pour la validité de la déclaration d'utilité publique qui figure bien dans les textes est en fait une clause de style ; il convient simplement de préciser que c'est à l'intérieur d'un délai de dix ans que les choses devront être faites, mais il va de soi qu'elles seront réalisées plus rapidement.

En ce qui concerne la liaison Paris—Chartres, il y a encore des acquisitions à faire — et d'une manière générale il y a toujours des acquisitions à faire, même lorsque l'autoroute est en cours de construction, ne serait-ce que pour les installations accessoires — mais il n'est pas question d'attendre dix ans pour commencer les travaux de cette liaison, puisque l'opération est inscrite, vous le savez, au V^e Plan.

Pour la déviation de Chartres, cette opération a été engagée en 1964 et devait normalement être terminée en 1966. C'est la durée normale de construction d'une autoroute, quelle que soit la longueur du chantier, deux ans et demi environ. En fait, la campagne 1966 a été extrêmement gênée par des pluies, puis par des inondations répétées. Si la déviation ne peut pas être ouverte à la circulation avant la fin de 1966, ce qui n'est pas encore exclu, elle le sera certainement pour le printemps de 1967.

M. de La Vasselais a aussi abordé le problème des routes à trois voies. Il n'est pas question de généraliser la formule des routes à trois voies de façon systématique.

M. Antoine Courrière. Heureusement !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Toutefois, il y a des cas où l'élargissement à trois voies constitue incontestablement une solution valable, au moins à titre transitoire.

M. Antoine Courrière. C'est terriblement dangereux.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je réponds tout de suite à votre interruption, monsieur Courrière, en disant qu'on ne saurait affirmer que les risques d'accident sur les routes à trois voies sont systématiquement plus grands que sur les autres routes. Le dépouillement récemment fait de statistiques d'accidents en 1965 donne, pour cent millions de véhicules-kilomètres, 85 p. 100 d'accidents sur les routes à deux voies et 82 p. 100 sur les routes à trois voies. Ce sont des chiffres qui, à leur manière, parlent tout seuls et qui prouvent que les thèses peuvent être éventuellement soutenues en sens contraire.

Je rappelle qu'en ce qui concerne les routes à trois voies, s'il advient que l'on en fasse de nouvelles dans un certain nombre de régions de France, nous avons conscience qu'il s'agit d'une solution valable dans certaines conditions, et que c'est là une solution intermédiaire.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Les routes à trois voies sont tout de même moins dangereuses que les routes à deux voies, puisque, malgré une circulation beaucoup plus forte, la proportion d'accidents y est plus faible. Toutefois, si l'on se donnait la peine d'accorder sur les routes à trois voies une priorité dans un certain sens, on éviterait des accidents. Par exemple, dans une partie de la route, on pourrait installer un triangle qui, selon sa position, indiquerait la voie prioritaire. Les automobilistes qui viendraient en face, voyant le triangle, ne chercheraient pas à s'engager sur la deuxième voie et laisseraient la place. Il suffit de donner cette priorité sur une certaine longueur pour que la route à trois voies ne présente pas plus de danger que les autres.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Monsieur le rapporteur, disons que l'administration des ponts et chaussées va au-devant de vos désirs, puisque, dans de nombreux cas, les choses commencent à se passer ainsi. Il y aura une bande jaune sur un intervalle régulier et sur une partie de route à deux voies. La priorité sera établie durant un certain nombre de kilomètres et, plus loin, il en sera ainsi sur les deux autres voies opposées.

Par conséquent, la solution que vous préconisez, commence dans la réalité des faits, à voir le jour.

M. Auguste Billimaz, rapporteur pour avis. Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire.

Je précise qu'il faudrait que l'on puisse savoir quelle est, dans les routes à trois voies, la deuxième voie prioritaire pendant un certain temps, et non pas simplement par le fait qu'existe une bande continue.

La bande continue signifie que l'on n'a pas le droit de la franchir, même si l'on est prioritaire pendant un certain nombre de kilomètres. Avec mon système on aurait la certitude que l'on est prioritaire et qu'il n'y a personne en face.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. La réponse que je vous fais est un élément positif par rapport à ce que vous demandez vous-même.

Je crois que les indications que vous avez fournies au Sénat et à moi-même sont de celles qui peuvent être examinées avec intérêt.

M. Pinton a mis en cause ce matin la sécurité de la construction automobile, plus exactement la conception des automobiles modernes qui sont de plus en plus rapides mais aussi de plus en plus légères, ce qui fait qu'en cas d'accident on est davantage menacé.

Le problème dont il a fait part au Sénat n'est pas seulement français mais de portée mondiale, car il va de soi que **M. Pinton** n'a pas voulu mettre en cause seulement la construction automobile française et que c'est de toutes les constructions automobiles du monde qu'il s'agissait dans son discours.

Ce problème appelle de notre part les observations suivantes. D'abord, parallèlement à l'augmentation de la vitesse, des progrès considérables ont été réalisés en matière de freinage et d'équipement intérieur des véhicules, si bien que des véhicules, même relativement légers, offrent actuellement beaucoup plus de sécurité que leurs prédécesseurs.

Ensuite, le taux des accidents par kilomètre parcouru n'a cessé de décroître : 17 morts pour 100 millions de véhicules-kilomètres en 1954, contre 9 en 1966. Je veux dire par là que nous nous trouvons devant une situation très nettement différente de celle que nous avons connue. Il n'y a donc pas eu une aggravation systématique des risques courus par l'automobiliste mais, en fait, il y a eu augmentation du volume de la circulation, ce qui pose un problème différent.

Néanmoins, ces mesures de sécurité ont été imposées de plus en plus et des recherches dans ce sens ont été faites tant par l'administration que par les constructeurs pour améliorer la sécurité des véhicules. Je fais allusion notamment aux mesures récemment préconisées aux Etats-Unis d'Amérique qui font actuellement l'objet d'une étude approfondie avec le souci d'accroître la sécurité sans freiner le progrès ni d'imposer des sujétions coûteuses et peu efficaces. Vous devinez bien que nous pensons comme vous, que nous devons avoir le plus grand souci d'améliorer la situation pour tous et que, par conséquent, nous souhaitons non seulement que des études soient poursuivies à cet égard et que des crédits soient dégagés, mais que les constructeurs fassent un effort maximum pour rejoindre vos préoccupations, monsieur le rapporteur, qui sont également les nôtres.

M. Bouquerel a fait remarquer que les collectivités locales auraient des difficultés à participer au financement des voies primaires urbaines. Le financement de ces opérations d'autoroutes urbaines doit être en effet réparti entre l'Etat et les collectivités locales. En contrepartie, aucun péage n'est requis des usagers.

Cette disposition se justifie par l'ampleur exceptionnelle des opérations en cause. L'effort de l'Etat pour ces grandes opérations routières urbaines dépasse 5 milliards dans le V^e Plan, soit plus du double de celui fait au titre du IV^e Plan pour toutes les autoroutes. Le Gouvernement est conscient de l'importance du problème que pose aux collectivités locales leur participation effective à ce financement. Il s'agit d'un problème important et le Gouvernement étudie les solutions susceptibles d'être envisagées dans ces différentes hypothèses.

Elles ne seront pas faciles à trouver, mais je veux vous assurer, messieurs les sénateurs, que ces problèmes sont connus et qu'ils retiennent parfaitement notre attention.

M. Antoine Courrière. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Antoine Courrière. Pouvez-vous nous préciser le pourcentage qui sera mis à la charge de la collectivité et celui qui restera à la charge de l'Etat ? Quels sont les moyens que le Gouvernement envisage de donner aux collectivités locales pour trouver, auprès d'organismes prêteurs, les crédits indispensables pour assumer les charges considérables qui leur seront imposées ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Ce pourcentage est très variable selon les opérations, vous le savez.

M. Antoine Courrière. Je n'en sais rien !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Cela dépend de la situation géographique de l'opération. Je comprends parfaitement que, dans certains cas, des villes d'une certaine importance puissent trouver assez facilement, même si c'est onéreux, les possibilités de financement nécessaires et que, dans d'autres cas, les agglomérations situées aux abords de ces villes connaissent plus de difficulté qu'elles. C'est à ce cas que je faisais allusion, tout à l'heure, dans la recherche des moyens financiers propres à résoudre ces problèmes.

M. Brégère s'est inquiété de la dénationalisation de la S. N. C. F. et il regrette les mesures prises ou prévues à ce propos. J'ai traité très longuement, cette nuit, ce sujet dans mon exposé. La notion de service public ne disparaît pas pour autant. J'ai bien précisé au Sénat que cette notion évoluait au fur et à mesure que les années passaient. Et il nous faut reconnaître qu'elle évolue de plus en plus rapidement. Il est donc indispensable que nos actions financières tiennent compte de ce fait fondamental.

Bien sûr, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, on est intervenu à plusieurs reprises sur le problème des 5.000 kilomètres de lignes-omnibus. Franchement, je crois avoir tout dit dans mon exposé de cette nuit. Mais je suis un peu triste quelquefois de penser qu'ayant fait de multiples déclarations à cet égard à la commission des finances de l'Assemblée nationale et devant l'Assemblée nationale à deux reprises, également devant la commission des finances du Sénat, enfin cette nuit devant le Sénat, je suis un peu triste, dis-je, de ne pas m'être fait comprendre. Je crois m'être expliqué très franchement au point que je suis tenté d'inviter chacun à reprendre le texte même de ce qui a été diffusé par le *Journal officiel*, qui est notre référence commune.

M. Antoine Courrière. Je dois vous dire, monsieur le ministre...

M. le président. Demandez la parole, monsieur Courrière, et je vous la donnerai !

M. Antoine Courrière. Je l'ai demandée ; vous ne m'avez pas entendu.

M. le président. Vous demandez à l'orateur la permission de l'interrompre, mais c'est le président qui doit vous donner la parole. Si **M. le secrétaire d'Etat** le permet, je vous la donne.

M. Antoine Courrière. Nous avons écouté avec beaucoup d'attention **M. le ministre** qui, ce matin, a évoqué la question en faisant un discours qui est monté si haut qu'on avait l'impression de manquer d'oxygène. (*Sourires.*) Il vaut mieux revenir avec les pieds sur terre et savoir dans quelle condition pourrait se faire la suppression des lignes déficitaires. Ce qui nous intéresse, nous, représentant les collectivités locales, c'est de savoir si, lorsqu'il y aura un projet de suppression, les conseils généraux des départements intéressés seront appelés à donner leur avis. C'est une question à laquelle le Sénat porte un vif intérêt et à laquelle vous pourriez nous répondre d'une façon très précise, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. François Schleiter. Cela a été formellement affirmé ce matin par **M. le ministre** de l'équipement.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. D'abord, nous ne risquons pas de manquer d'oxygène dans une belle salle comme celle-ci. (*Sourires.*)

Je pense que c'était une bonne chose — d'ailleurs, elle a été remarquée et appréciée par le Sénat dans l'ensemble — d'élever ce matin le débat. Je vous ai dit que, cet après-midi, modestement, j'en resterais à des questions très précises et à des réponses qui voudraient l'être, en tout cas qui le seront partiellement.

Sur cette affaire des 5.000 kilomètres, je me permets un rappel. Vous savez que nous ne sommes pas les premiers à nous être préoccupés de cette question. Tous les gouvernements qui se sont succédés depuis la guerre ont étudié ce problème. Disons que, voilà quelques années, des études avaient déjà été faites par la S. N. C. F., qui tendent à réexaminer le trafic omnibus sur environ 3.000 kilomètres. Finalement, vous savez ce qu'il en est advenu : on a supprimé environ 60 kilomètres de voies ferrées dans les douze derniers mois.

J'ai bien précisé à l'Assemblée nationale et au Sénat que mon espoir était d'arriver à un résultat un peu meilleur. Je ne veux pas comparer à ces 60 kilomètres les 3.000 ou 5.000 kilomètres qu'éventuellement nous pourrions supprimer ; mais je veux vous dire que c'est une question parmi beaucoup d'autres qui

doit nous permettre de remettre un peu d'ordre, au moins sur un point, dans les finances de la S. N. C. F.

J'ai envie de redire ici ce que j'ai déjà dit à l'Assemblée nationale. Je suis conseiller général depuis vingt ans et au début de mon mandat j'ai, comme d'autres élus, insisté pour le maintien dans mon propre canton très industriel de la basse Seine d'une petite ligne de chemin de fer, qui véritablement ne servait à rien car presque personne ne l'utilisait.

M. François Schleiter. Vous étiez très jeune à l'époque !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je n'ai pas persévéré dans l'erreur, et au bout de quelques années, après avoir écrit une série de lettres par lesquelles je demandais le maintien de cette petite ligne, j'ai bien compris que cette position n'était pas raisonnable même si plusieurs collègues autour de moi essayaient de me persuader qu'elle était bonne. Et j'ai eu la chance, en arrivant au secrétariat d'Etat aux transports et en retrouvant le président Ségalat, d'apprendre que ma dernière lettre, qui demandait la suppression de cette ligne, était la plus raisonnable.

En examinant la chose de très près, on s'aperçoit qu'il existe en France de nombreuses petites lignes qui servent si peu qu'il faut bien revoir le problème dans son ensemble. Actuellement, c'est 5.000 kilomètres de lignes, dit-on, qu'il faudrait éventuellement supprimer.

L'un de vous m'a dit : « Vous n'allez pas opérer de suppression avant les élections. » J'ai répondu que les études auxquelles nous devons procéder ne nous permettent pas de décider des suppressions avant les élections. Mais en me posant la question de cette manière, on semblait me demander si ce n'était pas pour nous une opération politique, autrement dit, si nous avions le courage de notre politique.

Je vous répondrai que le président de la S. N. C. F., au moment où les études ont été arrêtées et où il était question de les présenter au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer, a fait ce qu'il devait faire, c'est-à-dire consulter son ministre de tutelle — c'était moi en l'occurrence — qui lui a dit : « Il est certain que cette mesure va faire un peu de bruit dans toute la France et que les journaux ne manqueront pas d'en parler, mais puisque les études sont faites et qu'elles l'ont été consciencieusement, qu'elles soient portées à la connaissance de votre conseil d'administration. » C'est vous dire qu'en l'occurrence je me suis élevé au-dessus des préoccupations électorales et, m'y élevant encore aujourd'hui, je vous dirai que mon souhait est quand même d'arriver à la fermeture d'un certain nombre de lignes. Mais cela se fera avec prudence et dans le souci de l'aménagement du territoire. En effet, nous ne nous trouvons pas seulement devant des problèmes financiers mais aussi devant des problèmes sociaux et humains. Nous y ferons très attention avant de prendre nos décisions. Une étude d'ensemble sera faite minutieusement, non plus au regard des préoccupations et des seuls critères financiers de la S. N. C. F., mais dans le cadre de la politique générale du Gouvernement, c'est-à-dire sans oublier aucun des aspects qui doivent déterminer notre décision.

En ce qui concerne ces suppressions éventuelles et leur remplacement, dans la majorité des cas, par des cars affrétés, je crois avoir déjà dit mais je le répète inlassablement — je reprends le texte — que s'il s'agit d'un remplacement par des cars affrétés par la S. N. C. F., l'affaire viendra automatiquement devant les comités techniques départementaux des transports au sein desquels les conseils généraux sont représentés.

M. Antoine Courrière. Ce n'est pas la même chose ; c'est ce qu'a dit M. le ministre ce matin.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Cela résulte des textes. Il faut qu'ils soient appliqués et je vous assure qu'ils le seront. C'est le meilleur engagement que je puisse prendre devant le Sénat.

M. Antoine Courrière. Je vous ai parlé des conseils généraux et non pas des conseils départementaux des transports. Je prends acte que les conseils généraux ne seront pas consultés.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. J'ai vraiment du mal à me faire comprendre. J'ai dit que les textes prévoient dans certains cas la consultation des conseils généraux et, dans d'autres, l'examen du dossier par les comités départementaux des transports où les conseillers généraux sont représentés. Cela figure dans les textes. Il faut s'y référer ; c'est notre loi commune.

M. Antoine Courrière. Nous aimerions que, dans tous les cas, les conseils généraux soient consultés.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Ils le seront, d'une façon directe ou indirecte, selon les textes en vigueur.

M. Pinton m'a posé une question au sujet des chemins de fer. Je lui réponds que l'augmentation de la vitesse des grands trains de la S. N. C. F. n'est prévue que sur les sections où

les caractéristiques du tracé la permettent dès maintenant. Il n'y aura donc pas de travaux d'adaptation, ni de dépenses importantes à prévoir de ce chef.

Il est normal que la S. N. C. F. utilise l'atout commercial que représente incontestablement la grande vitesse. Il y a des tracés sur lesquels la S. N. C. F. peut envisager dès maintenant une circulation à grande vitesse. C'est de ceux-là dont il est question.

Sur les transversales, chaque nouveau service marque des progrès et la mise en œuvre de la traction diesel, qui se substitue maintenant à la vapeur, constituera incontestablement une amélioration de l'équipement de ces lignes. Les machines diesel sont de plus en plus nombreuses à travers la France et elles permettent déjà un trafic plus rapide.

MM. Courrière et Chauvin, toujours à propos de la S. N. C. F., ont présenté un certain nombre de remarques sur la prise en charge d'un franc ou 1,50 franc sur les billets de chemins de fer. Quelle est la justification de cette mesure ? Ce sont les dépenses fixes entraînées par le fait que l'on prend le chemin de fer quelle que soit la distance parcourue : frais de délivrance des billets et dépenses des gares. La même chose se passe dans les aérodromes. Il n'est donc pas anormal que, profitant des services propres de la S. N. C. F., l'utilisateur paie ce supplément infime d'un franc ou 1,50 franc.

L'augmentation est faible en valeur absolue pour chaque voyage et des précautions ont été prises pour atténuer certaines conséquences auxquelles le Gouvernement était attentif : plafonnement de la prise en charge pour les distances inférieures à 25 kilomètres, exclusion des cartes de travail et d'étudiants, application d'un relèvement analogue à celui des billets aux abonnements commerciaux, formule que M. Courrière a citée et qu'il avait d'ailleurs parfaitement comprise comme il l'a montré dans son exposé.

La prise en charge n'a pas été appliquée dans le périmètre du module tarifaire de la R. A. T. P. parce que la réforme des tarifs de cette zone est actuellement à l'étude. La prise en charge sera étendue à cette zone, sous la forme générale ou d'une manière adaptée, lorsque cette réforme sera mise en vigueur.

Croyez bien que les réflexions que vous avez faites à cet égard me sont allées droit au cœur, encore que nous ayons été au préalable informés de ce genre de problèmes, car le ministère n'est pas sans recevoir de correspondance. Mais le nombre de cas qui nous ont été signalés — il a été facile à la S. N. C. F. de les dénombrer — est très limité. C'est en fonction de la façon dont la question se pose que nous pouvons chercher une solution.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le secrétaire d'Etat, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je voudrais vous demander si la prise en charge d'un franc ou 1,50 franc sera appliquée dans les cars qui fonctionneront en remplacement des lignes secondaires que vous envisagez de supprimer.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Cette prise en charge va être appliquée dans l'ensemble des gares de chemins de fer ; mais il est bien évident que si une ligne est supprimée la prise en charge disparaît également. Cette prise en charge est en définitive peu importante par son montant mais, dans l'ensemble, elle fournit un apport financier appréciable pour la S. N. C. F.

M. Raybaud m'a posé une question à laquelle je croyais avoir répondu dans mon exposé. Mais son souhait est d'avoir une réponse un peu plus directe. Quand le problème de la ligne de Nice à Digne a été évoqué à l'Assemblée nationale, j'ai répondu de façon très précise à M. Delorme, président du conseil général des Basses-Alpes, qui m'avait posé une question orale à ce sujet. Cette nuit, j'ai indiqué au Sénat de quelle façon les choses allaient se passer. Actuellement, l'inspecteur général des voies ferrées d'intérêt secondaire, particulièrement qualifié et qui connaît admirablement ce problème, lui cherche une solution. Je ne veux rien promettre à l'avance. Néanmoins, une première conversation que j'ai eue avec lui et celles qu'il a eues lui-même sur place me permettent d'espérer que le problème sera résolu. En prendre l'engagement définitif aujourd'hui devant vous, je ne le ferai pas. Mais je pense que cette ligne a probablement plus d'intérêt qu'il n'y paraissait tout d'abord. Jusqu'ici elle a été très déficitaire. Peu de gens l'utilisent, mais les choses peuvent changer dans les années qui viennent. D'abord l'arrière-pays immédiat de Nice doit être desservi. Or, la population ira incontestablement en augmentant durant les années qui viennent. Ajoutez l'intérêt des stations de montagne, non seulement de celles qui existent, mais surtout de celles

qui sont projetées, pour lesquelles la desserte par fer peut se révéler très utile.

La question est de savoir si nous trouverons des hommes ainsi que des moyens de financement. Si, demain, nous devons nous trouver en face d'une situation identique et que l'inspection faite ne nous apporte pas d'autres éléments d'appréciation, la décision dont il a été question resterait la même.

Pourtant j'ai tout lieu de penser — je l'espère profondément — que des éléments nouveaux pourront nous être apportés sur le plan financier. Ainsi, dans les années futures, on pourra parvenir à une plus grande rentabilité de cette ligne. C'est, en toute honnêteté, mon sentiment du moment.

M. Bossus est intervenu particulièrement au sujet de la R. A. T. P. Je lui indique que les assemblées parisiennes ne sont pas écartées de la gestion des transports parisiens. On a toujours tendance à croire, ou à faire croire, que l'Etat prend ses décisions sans consulter personne, que le Gouvernement est plus ou moins souverain. Le Gouvernement est en face de vous, aujourd'hui. Quand il s'agit de la R. A. T. P., il est en face des assemblées parisiennes et celles-ci participent à la gestion des transports parisiens, leurs représentants étant à parité avec ceux de l'Etat dans le conseil d'administration du syndicat des transports parisiens qui est l'autorité compétente en la matière.

Quant au déficit, l'Etat en prend à sa charge 70 p. 100 contre 30 p. 100 aux collectivités parisiennes.

Une question m'a été posée au sujet des stations desservant les grands magasins. Ces derniers sont une cause de trafic et, après tout, nous en sommes très heureux. Si ces grands magasins sont géographiquement situés dans des quartiers tels que nous avons été amenés à en améliorer la desserte, pourquoi ne pas le faire si les grands magasins en question participent précisément à la dépense, ce qui est le cas.

En ce qui concerne les autobus, il est vrai que le parc est très vieilli et que des commandes importantes sont devenues nécessaires. Nous avons fait des recommandations à la R. A. T. P. parce que nous estimons que des économies peuvent être faites. En particulier, l'autobus à un agent correspond à une économie et il est conforme à l'évolution des conditions d'exploitation. Quantité d'autres pays l'utilisent.

M. Bossus considère que l'on pourrait équilibrer la gestion de la R. A. T. P. en la faisant bénéficier de dégrèvements fiscaux et de tarifs préférentiels sur l'électricité et le carburant, ce qui éviterait l'augmentation nécessaire des tarifs. Ainsi que je l'ai dit à l'Assemblée nationale, et je le répète au Sénat, il faut que l'on sache que la R. A. T. P. comme tous les gros usagers bénéficie pour la fourniture du courant électrique par E. D. F. d'un tarif particulièrement avantageux puisqu'il est inférieur de 6 à 7 p. 100, ce qui est considérable, au tarif vert applicable aux usages industriels. Et pourtant, la régie consomme l'électricité aux heures de pointe, c'est-à-dire aux heures où le courant devrait être facturé au prix le plus élevé.

Cette indication va un peu à l'encontre d'une déclaration souvent gratuite émanant de ceux qui laissent entendre que les trusts bénéficient de tous les avantages que l'on refuserait aux entreprises publiques grandes consommatrices de courant. Je répète que la différence à l'avantage des entreprises nationales est de 6 à 7 p. 100.

En ce qui concerne la distribution des carnets de tickets sur les autobus bleus — je l'ai dit comme un souhait — la R. A. T. P. développe progressivement la mise en service d'autobus à un agent au lieu de deux où, par conséquent, le conducteur est en même temps le receveur. Or la vente des tickets et l'obligation de rendre la monnaie ralentissent inévitablement la marche des voitures. Aussi, pour faciliter l'extension des autobus à un agent, la régie a-t-elle décidé de supprimer la vente des carnets de tickets dans ce type d'autobus. En contrepartie, les carnets sont désormais mis en vente dans les bureaux de tabac et dans les différents postes de vente, mais pour ne pas être obligé de chasser les voyageurs qui auraient omis de se munir d'un carnet, on a maintenant la vente des tickets isolés dans les voitures. Certes, vous savez que le prix de vente des tickets au détail est sensiblement plus élevé que celui des tickets vendus en carnet. Cependant, les gens sont prévenus; ils savent que c'est leur intérêt sur le plan personnel et sur le plan général car, en arrivant avec leurs tickets, telles que les choses sont prévues, ils facilitent considérablement la tâche de l'agent qui est seul dans l'autobus. Par conséquent, ils accélèrent le mouvement des autobus, ils font une économie et surtout ils permettent à la collectivité parisienne de faire une économie infiniment plus grande.

M. Antoine Courrière. Ce sont des économies sordides !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Ce ne sont pas des économies sordides, car de très grandes villes, beaucoup plus grandes, beaucoup plus importantes que Paris, où la circulation

est nettement plus intense, ont pensé que c'étaient en effet des économies qu'elles devaient faire.

Franchement, pourquoi nous, dont les moyens sont relativement plus restreints — il faut bien l'avouer — n'arriverions-nous pas à nous préoccuper de ce problème pour essayer de le régler de façon analogue tant c'est conforme à l'intérêt général ?

J'en arrive aux plus grands problèmes. M. Pinton a posé la grande question qui est évoquée presque à chaque débat devant cette assemblée : celle de la liaison mer du Nord—Méditerranée et en même temps celle de la liaison Seine-Moselle.

En ce qui concerne la liaison mer du Nord—Méditerranée, le Gouvernement réalise le programme retenu par le V^e Plan en ce domaine. Deux chiffres caractérisent l'effort particulier consenti au projet de budget de 1967 : la part du budget d'équipement des voies navigables consacré aux voies de l'axe dont il s'agit est supérieure au tiers du total. Autrement dit, l'axe mer du Nord—Méditerranée, pour lui tout seul, reçoit un peu plus d'un tiers des sommes qui sont prévues. Le montant des autorisations de programme qui lui sont consacrées atteindra en 1967 plus du double de celui de 1966, 80 millions au lieu de 40, et ne comportera que des opérations nouvelles.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous en prie, monsieur le rapporteur général.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque l'on indique des pourcentages, cela peut faire illusion dans les esprits, mais je me permets de vous faire remarquer que, au rythme actuel des dépenses engagées pour la réalisation de cet axe, il faudrait deux cents ans pour qu'il soit réalisé. Alors, lorsque vous dites : « Les crédits constituent la moitié de ce qui est prévu pour les voies navigables, les crédits sont le double de ce qu'ils étaient l'an dernier », cela ne signifie pratiquement rien.

Lorsqu'on indique le montant des crédits et qu'on le compare aux quelque 200 ou 250 milliards d'anciens francs qui sont nécessaires pour procéder à la réalisation de cet axe, on trouve — je le répète — deux cents ans. Il est bien évident que les courants commerciaux s'établissent dans le sens du Rhin et du Danube, car vous savez qu'on réunit ces deux fleuves, à l'heure actuelle, par un canal qui sera réalisé bien avant l'axe mer du Nord—Méditerranée.

M. François Schleiter. En 1981 !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Alors, si nous ne prenons pas les précautions nécessaires pour abréger ce délai — M. Vallon l'a écrit dans son rapport sur le V^e Plan — ce sera exactement comme si nous ne faisons rien et autant dire que nous y renonçons.

Je me permets d'appeler votre attention sur ce problème parce que, sans cela, il faudra deux cents ans pour le résoudre. (Applaudissements.)

Plusieurs sénateurs à gauche. Très bien ! très bien !

M. Jean Bertaud. Nous assisterons à l'inauguration !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je ne vous chicanerai pas sur ce délai parce qu'un rapporteur général effectue toujours des calculs précis. J'ai tendance à penser que ces deux cents ans ont été calculés largement, mais j'imagine bien quand même, tel que vous êtes, que vous avez dû prendre un papier et un crayon.

Néanmoins — je le reconnais avec vous — ce sont des indications que je fournis au Sénat et après tout, si ces indications sont meilleures, d'une certaine manière, que celles de l'année dernière, vous devez vous en réjouir avec moi, même si elles ne sont pas suffisantes.

Monsieur le rapporteur général, nous passons notre temps à demander davantage de crédits, que ce soit pour cette section ou pour d'autres, et je pense que beaucoup de ministres agissent de même. Le rapporteur général que vous êtes sait aussi quelles sont pourtant les préoccupations du Gouvernement, notamment du point de l'intérêt général. On est amené à dire aux ministres dépensiers qu'il faut une balance perpétuellement en équilibre et c'est la raison pour laquelle ils n'obtiennent pas toujours ce qu'ils réclament.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je vous demande de plaider cette question auprès du ministre des finances aussi bien que je la plaide devant vous.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Nous pourrions peut-être nous associer !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Avec joie !

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous ai parlé de la liaison mer du Nord—Méditerranée. Je voudrais également

dire un mot sur la liaison Seine—Moselle parce que M. Bouquerel m'a questionné longuement à ce sujet.

Cette liaison se trouve évidemment dans un ensemble industriel et économique, et traverse des régions dont les populations sont très nombreuses. De ce fait, que ce soit par courrier ou sous forme d'interventions, des questions me sont souvent posées à cet égard. Je voudrais donc apporter des précisions.

D'abord est-ce qu'une liaison fluviale à grand gabarit sera réalisée un jour entre la Seine et la Moselle? La liaison entre le bassin parisien, les grands ports normands, d'une part, et la région de l'Est de la France, d'autre part, a fait l'objet d'un examen très attentif au moment de l'élaboration du V^e Plan. Les études ont montré que le taux actuel de rentabilité ne justifiait pas l'inscription de la liaison Seine—Moselle parmi les opérations prioritaires, mais qu'une liaison Seine—Est constituait une des perspectives d'avenir de l'équipement du pays. Rien ne laisse supposer que l'idée d'une telle liaison sera abandonnée. Il apparaît probable qu'elle fera nécessairement partie des grandes options de l'avenir, peut-être même du VI^e Plan.

Alors certains m'ont posé la question suivante: quel tracé sera finalement choisi? La réalisation de la liaison n'étant pas inscrite au V^e Plan d'équipement, le Gouvernement a différé sa décision définitive sur le choix du tracé et du gabarit. Je peux cependant indiquer que les études préparatoires de la commission des grandes liaisons fluviales ont démontré que le tracé, dit tracé « Nord », empruntant les vallées de l'Oise et de l'Aisne apparaîtrait actuellement constituer la meilleure solution.

On m'a également posé la question de savoir si les ouvrages nécessaires pourraient être mis au grand gabarit. Il va de soi que cela va exactement au devant de nos propres préoccupations; c'est donc bien ainsi que les choses se passeront à l'avenir.

M. Yvon m'a posé une question au sujet du port de pêche de Lorient. Je comprends sa préoccupation parce qu'effectivement Lorient est le seul exemple de port en France concédé à une société privée. Le port de pêche de Lorient pose donc de ce seul fait un problème très particulier: convient-il de perpétuer ce régime privé ou bien faut-il — des critiques s'étant fait jour et la chambre de commerce ayant fait acte de candidature — racheter la concession et la confier ensuite à la collectivité publique? Une commission a été créée, qui étudie avec minutie et objectivité les avantages et les inconvénients d'un rachat. Elle a entendu déjà de nombreuses personnalités et elle est toute prête à en entendre d'autres. Elle n'a, à ce jour, ni formulé d'avis, ni même orienté ses conclusions dans cette affaire qui a, semble-t-il, soulevé localement quelque passion. Le Gouvernement, pour sa part, prendra une décision qu'il veut raisonnée et réfléchie.

M. Roger Lachèvre. Très bien!

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons pris du retard dans la discussion budgétaire. Il y a donc des questions auxquelles je ne répondrai pas maintenant, mais je ne manquerai pas de fournir à ceux qui me les ont posées les explications nécessaires et je terminerai sans plus tarder mon exposé, afin que nous passions à l'examen des titres de ce budget, puis à celui des deux autres budgets que j'ai à défendre devant vous, l'aviation civile et la marine marchande.

Permettez-moi cependant de dire en conclusion ce que je pense de ce fascicule.

D'abord, j'ai été très sensible aux déclarations des rapporteurs, qui me laissent prévoir un accueil favorable du budget. Mais les ministres savent bien qu'ils ont à défendre un dossier plus ou moins bon, et même parfois mauvais. En l'occurrence, je pense franchement que ce budget est bon. Il est susceptible de critiques et vous n'avez pas manqué d'en faire. Cependant, dans l'ensemble, il marque un très large pas en avant. Mais on ne peut pas tout faire et vous le savez aussi bien que moi.

Nous sommes pour la plupart de vieux parlementaires. Que nous soyons sénateurs ou députés, nous avons un peu les mêmes réactions et notre expérience nous apprend à juger les choses de la même façon. Quand on a examiné le budget pendant des années et qu'on peut faire des comparaisons, on est en droit d'estimer que celui-ci se présente dans des conditions relativement satisfaisantes, surtout quand on sait les contraintes, qui sont nées du passé, devant lesquelles nous nous trouvons. Il faut se rendre compte, par exemple, que notre réseau de routes goudronnées est deux fois plus important que celui de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, et plus encore pour certains autres pays voisins.

Par conséquent, si nous sommes tentés de prendre des fonds sur certains chapitres pour les affecter par priorité aux autoroutes afin d'en accélérer la réalisation, cela me paraît correspondre, en conscience, aux besoins du moment.

Quand on sait aussi quelles sont les contraintes de la technique qui, avec de prodigieux bonds en avant, nous invite sans cesse à accélérer notre rythme, quand on connaît également les contraintes qui viennent de la difficulté que les hommes ont eux-mêmes à s'adapter, les techniques allant plus vite qu'eux, quand on sait les contraintes financières qui obligent à faire des choix, on est en droit de penser que les augmentations de crédits qui figurent à de nombreux chapitres de ce budget correspondent à une volonté délibérée du Gouvernement d'aller avec vous de l'avant et de donner à notre pays les infrastructures dont il a besoin.

C'est pourquoi j'espère vivement que vous voudrez bien adopter ce budget. (*Applaudissements au centre droit, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. Raymond Bossus. Je demande la parole.

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

M. Raymond Bossus. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai écouté attentivement; j'ai constaté que vous oubliez de répondre, ou alors que vous ne vouliez pas répondre à mes questions.

Ce matin j'ai expliqué à notre assemblée quelles étaient les difficiles conditions de travail des agents de la R. A. T. P. et quelles étaient leurs revendications et les moyens susceptibles d'éviter pour demain des nouveaux conflits sociaux dans la région parisienne. Aucune réponse de votre part, pas un mot sur les critiques que j'ai apportées, sur les mauvaises conditions de travail du personnel; pas la moindre promesse de donner satisfaction aux légitimes revendications du personnel!

Tout au contraire, votre réponse ne peut qu'ouvrir de nouvelles perspectives de grèves. En effet, loin d'écouter nos critiques, qui font écho aux doléances des syndicats de la R. A. T. P., C. G. T., F. O., C. F. D. T., autonomes, concernant les difficultés qu'ils connaissent et que connaissent les usagers avec les voitures à un seul agent, vous persistez à ne pas répondre à ces revendications.

Autre question que je vous avais posée: pourquoi avez-vous commandé 25 voitures à impériale? N'importe quel Parisien, jeune ou vieux, mais clairvoyant, vous dira que la mise en service d'autobus à impériale dans Paris n'est pas susceptible d'améliorer la circulation. Sur ce point-là non plus vous n'avez pas répondu et vous n'avez surtout pas dit combien coûteront ces 25 autobus à impériale.

Vous avez prétendu que les assemblées parisiennes jouaient leur rôle au syndicat des transports parisiens. Ce n'est pas vrai! J'ai été trente-deux ans conseiller municipal de Paris et vingt-deux ans membre de la commission mixte des transports où siègent des délégués du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine. Je connais donc bien les besoins des communes de banlieue et des arrondissements de Paris, les récriminations des maires et des conseillers municipaux.

Vous promettez à nos amis de province que les élus seront consultés sur la suppression de telle ou telle ligne ferroviaire secondaire, mais vous ne pouvez pas affirmer que votre décision de supprimer certaines lignes d'autobus le dimanche et d'en raccourcir d'autres en fin de semaine a été prise en accord avec les élus parisiens. Aucune délibération du conseil municipal de Paris, du conseil général de la Seine ou du conseil général de Seine-et-Oise ne vient à l'appui de ce que vous venez de dire.

Au contraire, j'ai rappelé les protestations d'élus communistes, socialistes, indépendants, M. R. P., U. N. R. même. Tous protestent contre cet état de fait, et vous osez dire que ces mesures sont prises en accord avec les élus parisiens! Ce n'est pas la vérité!

C'est pourquoi vos réponses ne nous donnent pas satisfaction. Elles laissent au contraire peser des menaces d'aggravation des conditions de travail du personnel de la R. A. T. P. et des conditions de transport des usagers parisiens. C'est pourquoi vous ne serez pas étonné que le groupe communiste, après les observations que je viens de formuler et après avoir enregistré vos réponses négatives, ne réponde pas à votre dernier appel et vote contre les crédits que vous nous demandez. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement (Section II. — Travaux publics et transports) qui figurent aux états B et C respectivement annexés aux articles 23 et 24.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III: moins 10.472.688 francs. »

M. Antoine Courrière. Le groupe socialiste votera contre.

M. Raymond Bossus. Le groupe communiste également.

M. le président. Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix le crédit du titre III pour la section « Tra-
vaux publics et transports » du ministère de l'équipement.
(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : plus 467.412.720 francs. »
La parole est à M. Lemarié.

M. Bernard Lemarié. Je n'interviens pas seulement en mon nom personnel, mais aussi comme porte-parole de mes collègues MM. Cornu et de Bagneux.

Toute politique d'aménagement du territoire suppose comme préalable le développement des moyens de communication de tous genres. Il en est notamment ainsi quand il s'agit de régions en quelque sorte enclavées, comme c'est le cas pour le centre de la Bretagne. Celle-ci bénéficiait de l'existence d'un réseau ferroviaire, sans doute imparfait et ne correspondant pas tout à fait aux besoins d'une économie moderne, mais qui avait du moins l'avantage d'exister. Il desservait toute la région centrale de la Bretagne par une ligne qui en était réellement l'épine dorsale. Il créait au surplus un lien entre le nord et le sud, entre les côtes de la Manche et celles de l'Atlantique.

De ce fait, il aurait été éminemment souhaitable, même au prix d'un effort financier important, dans cette région dont on nous a dit que son expansion constituait pour le moins une priorité, que ce réseau fût respecté et modernisé dans sa totalité, spécialement dans son axe principal, prolongation naturelle de la ligne Paris-Brest au milieu de la péninsule. Il est évident que l'industrialisation et la vie même de cette région, si importante du point de vue de sa potentialité économique et de sa démographie, dépendaient de cette action.

Telle n'a pas été, malheureusement, la décision prise et nous tenons une fois encore, comme mon collègue M. de Bagneux et moi-même l'avons fait à la C. O. D. E. R., à nous élever énergiquement contre une mesure qui est peut-être dictée par un souci de rentabilité du service de la S. N. C. F., mais qui condamnent la plus élémentaire notion de l'intérêt régional et tout examen objectif de la situation.

Songez, d'autre part, à l'inquiétude et au désespoir de ces populations et de ces municipalités qui, malgré de réels efforts sur tous les plans et malgré les promesses initialement faites, voient s'évanouir, en même temps que les perspectives d'un désenclavement, celles d'un développement économique susceptible de fixer sa jeunesse et d'arrêter l'hémorragie dont elle souffre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, on peut toujours revenir sur une décision malheureuse quand un commencement d'exécution ne l'a pas rendue irrévocable. Nous vous supplions de revoir ce problème et de ne pas vouer notre Bretagne intérieure à l'asphyxie qui résulterait inéluctablement de la suppression de son débouché direct et naturel vers Rennes et de ne rien entreprendre qui soit irréversible sans une nouvelle étude tenant peut-être moins compte d'une notion de rentabilité dans l'immédiat que des perspectives d'avenir d'une région qui veut vivre et qu'au cun autre facteur ne peut condamner.

Cette partie de mes propos aurait sans doute été mieux venue dans la discussion générale et je m'excuse de donner ainsi l'impression de revenir en arrière, mais comment ne pas évoquer ce problème de la suppression de lignes S. N. C. F.

Il a été affirmé, notamment dans les documents remis à la commission de développement économique et régional, que la fermeture de certaines lignes, pratiquement en fait, de tout le réseau breton, sauf le tronçon Carhaix-Guingamp, serait accompagnée d'une dotation budgétaire permettant de compenser, par l'amélioration de la voirie, la suppression du débouché par fer.

Nous voudrions savoir, en premier lieu, quel serait le montant exact de cette dotation. Des propositions ont été faites à la C. O. D. E. R. Celle-ci a formulé son avis. Nous ne connaissons pas la réponse de l'administration centrale.

Nous aimerions vivement qu'à l'occasion de cette discussion budgétaire, vous nous disiez ce qui, en plus de la tranche normale, serait donné à la Bretagne, à titre de compensation et sous forme de crédits complémentaires. J'espère que vous pourrez nous fixer sur leur montant. Mais nous souhaiterions également savoir quelle est l'affectation géographique que vous lui donnerez. S'agira-t-il d'un crédit remis à M. le préfet de région pour en faire l'usage qu'il entendra ? La dotation budgétaire sera-t-elle accompagnée d'instructions gouvernementales précisant que, donnée à titre de compensation, elle devra, comme il serait logique et équitable, être obligatoirement affectée à l'amélioration de la voirie des régions effectivement handicapées par la suppression de leur réseau ferroviaire.

Une première ventilation proposée à la C. O. D. E. R., et à laquelle M. de Bagneux et moi-même n'avons pu également souscrire, nous laisse craindre qu'il en soit autrement.

Nous vous serions très obligés, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir répondre à ces questions qui traduisent notre anxiété. Nous vous remercions d'avance des éclaircissements et,

nous le souhaitons, des apaisements que vous pourrez nous donner.

M. le président. La parole est à M. de Montigny.

M. Lucien de Montigny. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nos collègues Courrière et Billiemaz ont évoqué hier soir, et M. Brégégère ce matin, le problème des lignes S. N. C. F. menacées de suppression. M. le ministre de l'équipement nous a donné au cours de la matinée un certain nombre d'apaisements que vous nous aviez déjà donnés, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'aube de cette journée. Vous venez de confirmer qu'il reste bien entendu qu'avant toute décision les collectivités directement concernées, et notamment les conseils généraux, tous les comités techniques et départementaux des transports, seront consultés. Vous avez très justement ajouté que le critère de rentabilité ne sera pas en tout état de cause le seul considérant retenu et qu'il sera tenu compte des besoins économiques et sociaux ainsi que des nécessités de l'aménagement du territoire. J'en prends acte.

Nous avons, mon collègue M. Sauvage et moi-même, déposé chacun une question orale avec débat concernant la suppression éventuelle des trains de voyageurs sur la ligne Segré—Châteaubriant, qui intéresse mon collègue et ami M. Sauvage, et la ligne Domfront—Laval qui m'intéresse personnellement. Nous vous demandions de nous indiquer comment une telle mesure pouvait se concilier avec les efforts entrepris dans les deux régions concernées en faveur de l'aménagement du territoire, effort qui postule le maintien intégral de la situation actuelle.

Nous avons l'un et l'autre pensé que nos questions trouvaient tout naturellement leur place dans la discussion du titre IV.

Compte tenu de vos précisions sur les conditions dans lesquelles l'examen de chaque situation sera effectué, je ne veux pas à cette heure inutilement allonger le débat, souhaitant fermement que les lignes Segré—Châteaubriant et Laval—Domfront soient maintenues, leur maintien s'imposant pour des raisons évidentes d'aménagement du territoire dans nos régions angevine et mayennaise.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je voudrais répondre à M. Lemarié sur cette affaire très délicate du réseau breton. Le Gouvernement a décidé de transférer sur routes le réseau à voie métrique de la Bretagne représentant 390 kilomètres de voies ferrées.

Je ne reviendrai pas maintenant sur les motifs de ce choix qui a été précédé de nombreuses consultations tant sur le plan local qu'au niveau du Gouvernement, non plus que sur les mesures adoptées qui ont fait l'objet d'un communiqué récent des services du Premier ministre. Vous savez que les travaux effectués sur la nationale 174 bis Rennes—Châteaubriant ont constitué dans les deux ou trois dernières années un effort important d'aménagement au profit de la Bretagne intérieure.

Je voudrais répondre aux préoccupations plus précises de M. Lemarié et lui dire que nous avons choisi de mettre à voie normale la ligne Guingamp—Carhaix parce que cette solution se révèle la plus économique compte tenu de l'option d'ensemble qui a été faite. En effet, ces travaux doivent porter sur 53 kilomètres de voies alors que c'est plus du double qu'il faudrait mettre à voie normale dans le sens transversal si nous avions voulu relier Carhaix à La Brohinière, localité située sur le réseau de la S. N. C. F.

Quant au problème de l'effort routier et de son affectation, il apparaît clairement que le Gouvernement a entendu améliorer d'une manière importante les possibilités de transport de la Bretagne intérieure puisque les crédits routiers pour la période d'application du V^e Plan, ont été portés de 132 millions à 160 millions, ce qui est tout de même très appréciable.

Quant à la répartition même des crédits, effectivement certains posent la question : va-t-on dépenser ces crédits routiers dans les régions qui vont être déjà avantagées par la mise à voie normale de la ligne Guingamp—Carhaix, ou bien va-t-on, au contraire, en disposer au profit des régions qui, d'une certaine manière, ont fait un peu les frais de cette décision ?

Au sujet de la répartition de ce crédit, la C. O. D. E. R. de Bretagne a fait des propositions que nous examinons et qui feront l'objet d'une décision dans les mois à venir. Mais il est évident, et je le dis d'une façon catégorique, que notre examen s'inspirera, notamment, du souci d'adapter le réseau aux transports routiers se substituant aux transports ferrés ; autrement dit, nous avons le plus grand souci que cela se fasse en toute justice et sans avantager d'une manière exagérée une région par rapport à une autre de manière arbitraire. Nous y veillerons de très près, croyez-le bien.

M. Bernard Lemarié. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Par amendement n° 41, MM. Pellenc et Courrière, au nom de la commission des finances, proposent de réduire le crédit de ce même titre IV de 6.707.600 francs.

La parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, j'ai défendu hier l'amendement de la commission des finances et ce matin M. Raybaud en a longuement parlé; il me paraît donc inutile d'y insister, mais je voudrais, avant même de revenir à cet amendement, dire à M. le secrétaire d'Etat, puisque je ne lui ai pas répondu quand il est descendu de la tribune, que les explications qu'il nous a données concernant la taxe de prise en charge ne nous ont pas convaincus.

Il est curieux que l'on se soit aperçu seulement en 1966 que des dépenses fixes devaient être payées au même taux par chaque usager des chemins de fer et que, depuis cent vingt ans que roulent les chemins de fer, ni les ingénieurs ni les spécialistes de la S. N. C. F. n'aient réclamé l'institution d'une telle taxe.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je reconnais qu'ils ont manqué d'imagination!

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. C'est un subterfuge, il vaut mieux le reconnaître, et usagers et parlementaires ne sauraient l'approuver.

En ce qui concerne l'amendement de M. Raybaud, après avoir entendu les quelques éléments d'information que vous nous avez donnés, nous pensons qu'une solution heureuse peut être entrevue — selon vos propres termes, tels que je les relève dans le compte rendu analytique. Il est incontestable qu'il y a des possibilités de régler la question qui est posée dans des conditions avantageuses pour la région des Alpes-Maritimes, Basses-Alpes, et c'est pour éviter de faire perdre du temps au Sénat et en vous faisant confiance pour essayer de trouver la formule la meilleure que M. Raybaud a demandé à la commission des finances de retirer son amendement, ce que je fais en son nom.

M. le président. L'amendement est donc retiré.

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme..... 595.390.000 francs.
« Crédits de paiement..... 252.370.000 francs. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, excusez-moi d'anticiper sur l'examen du collectif, mais je voudrais attirer rapidement votre attention sur le déménagement éventuel des services de l'institut géographique national, qui est rattaché au ministère des travaux publics.

Le projet de collectif pour l'exercice 1966 comporte, au chapitre 57-50, un crédit de 2 millions de francs pour le relogement des services de l'institut géographique national. Il s'agit, dans un premier temps, d'une opération tendant à construire, dans une commune que je connais bien, Saint-Mandé, des baraquements provisoires destinés à abriter la direction générale de ces services actuellement 140, rue de Grenelle, ces locaux devant être occupés par les services de M. Delouvrier.

Cette première opération annonce, à brève échéance, le transfert de l'ensemble des services de l'institut géographique national dans un centre de province encore indéterminé. Ce déplacement paraît d'autant plus surprenant qu'il affecte un service hautement spécialisé, employant 2.500 techniciens qu'il est impossible de recruter en dehors de la région parisienne. De plus, une telle mesure entraînerait des frais très importants évalués à plus de 200 millions de francs, alors que près de 40.500.000 francs viennent d'être dépensés pour réaliser des installations à caractère définitif à Saint-Mandé, sans compter le versement d'indemnités d'éviction atteignant près de 3 millions de francs.

Par ailleurs, un tel déménagement se traduirait, pendant deux ans au moins, par l'arrêt de fonctionnement d'un service dont les recettes annuelles sont de l'ordre de 40 millions de francs.

Compte tenu de ces considérations, il me serait agréable de connaître l'opinion du ministère de l'équipement sur une opération qui, sur le plan financier, risque d'être fort coûteuse et, sur le plan professionnel et moral, d'apporter quelques perturbations dans les familles du personnel.

Je me permettrai, après avoir posé cette question, de conserver quelques instants la parole, cette parole que l'application du règlement ne m'a pas permis d'avoir ce matin (*Sourires.*), pour préciser, en réponse aux préoccupations de notre excellent collègue M. Bossus, que des décisions qui peuvent être prises ou les propositions qui peuvent être faites par des groupes politiques quels qu'ils soient dans des assemblées strictement pari-

siennes ne lient en aucune façon les mêmes groupes politiques assumant des responsabilités dans les communes de banlieue ou participant à leur gestion, et cette réflexion est valable aussi bien, je pense, pour le groupe du parti communiste que pour celui de l'union pour la nouvelle république.

L'optique des élus de la capitale sur certains problèmes d'intérêt local ou régional peut ne pas être le même, et cela arrive assez souvent, que celle de leurs collègues de la périphérie, dans laquelle nous nous plaçons, et nous ne nous gênons pas pour le leur dire.

En ce qui concerne, notamment, les modifications de l'exploitation de certaines lignes de la R. A. T. P., mon conseil municipal et moi-même — c'est pourquoi je me suis permis de compléter l'énumération des conseils municipaux faite par M. Bossus, et c'est pourquoi j'ai dit qu'il en était de même pour l'U. N. R. — nous avons joint notre protestation à celles qui se sont manifestées un peu partout.

En effet, nous nous rendons compte mieux que quiconque que ce ne sont pas les possesseurs de véhicules automobiles qui supporteront les conséquences, notamment les jours de fête et le dimanche, des suppressions de parcours d'autobus, mais bien, comme M. Bossus nous l'a dit très justement, les vieillards, les enfants et les familles nombreuses,...

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Très bien!

M. Jean Bertaud. ... notamment en ce qui concerne la desserte du bois de Vincennes et du parc zoologique où, pratiquement, seuls les possesseurs de voitures, qui encombrant alors toutes les allées du bois, peuvent avoir le privilège de bénéficier de cette promenade, la seule promenade publique de l'Est parisien.

Nous sommes nombreux aussi à considérer que la notion de service public s'accommode mal de la notion de rentabilité des entreprises. Cependant, en l'état actuel des choses, mon cher collègue, la formule reste à trouver qui permettra de supprimer le déficit sans augmenter le coût du service et sans faire appel à des subventions d'équilibre de la part soit de l'Etat, soit des départements, soit des collectivités locales.

Ce matin, mon collègue s'est satisfait des explications qui lui ont été données, je m'en satisfais ce soir et tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles!

M. Raymond Bossus. Mais votre ministre de l'U. N. R. ne nous donne pas satisfaction!

M. le président. Je vous en prie, monsieur Bossus, vous n'avez pas la parole.

M. Raymond Bossus. Il faut tout de même préciser!

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Monsieur le président, je voudrais appeler l'attention de cette assemblée sur la première partie de l'intervention de notre collègue M. Bertaud qui, d'une manière fort heureuse, anticipe sur l'examen du collectif auquel nous aurons à procéder et qui, en effet, renferme des crédits d'amorce pour le déménagement de l'institut géographique national.

Sur le fond de la question, la commission des finances aura à s'en préoccuper et à vous faire des propositions avec toujours la préoccupation, que vous lui reconnaissez depuis longtemps, de défendre au mieux les intérêts financiers de l'Etat et de faire aboutir autant qu'il se peut les solutions conformes à la logique, au bon sens et à l'économie générale de ce pays.

De l'intervention de M. Bertaud, je retiens que, sur le plan humain, sur le plan du bon fonctionnement de l'institut géographique national, anticipant peut-être sur la position que prendra la commission dont il assure la présidence avec tant d'autorité, il a développé devant vous un certain nombre de considérations qui seront très précieuses à la commission des finances pour se prononcer sur le fond de la question.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. J'interviendrai presque dans le même sens que M. le rapporteur général. Le Gouvernement envisage effectivement une décentralisation de cet établissement en province, décentralisation qui sera d'ailleurs progressive, qui aura lieu par étapes successives, mais les études sont en cours à ce sujet et aucune décision n'a été prise.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Très bien!

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. La plus grande attention doit être portée sur tous les aspects techniques, financiers et sociaux d'une telle opération. J'ajouterai qu'au moment où l'institut géographique national va être transformé en établissement public des précautions supplémentaires doivent être prises pour que sa productivité ne soit pas remise en cause.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre V ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme au chiffre de 595.390.000 francs.

(Les autorisations de programme, avec ce chiffre, sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement au chiffre de 252.370.000 francs.

(Les crédits de paiement, avec ce chiffre, sont adoptés.)

M. le président. « Titre VI. — Autorisations de programme : 234.310.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 29.600.000 francs. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec l'examen des crédits concernant la section « Travaux publics et transports » du ministère de l'équipement.

M. Guy de La Vasselais. Je demande la parole.

M. Antoine Courrière. Parlez, monsieur de La Vasselais.

M. le président. Je ne peux pas vous donner la parole, monsieur de La Vasselais, à moins que ce ne soit pour un rappel au règlement.

M. Antoine Courrière. Oui, c'est pour un rappel au règlement. (Sourires.)

M. Guy de La Vasselais. Pour un rappel au règlement, si vous le désirez, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. de La Vasselais, pour un rappel au règlement.

M. Guy de La Vasselais. Tout à l'heure, M. le secrétaire d'Etat a bien voulu nous dire, pour abréger le débat, qu'il répondrait directement à certaines questions. J'aimerais savoir, étant donné que M. Pisani, ce matin...

M. le président. Le débat sur la section « Travaux publics et transports » du ministère de l'équipement est terminé et je ne peux donc pas vous laisser continuer.

M. Guy de La Vasselais. Est-ce que je peux parler ou pas ?

M. le président. Absolument pas. Je le répète, ce débat est terminé. (Mouvements divers.)

Section IV : AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant la section IV, Aviation civile, du ministère de l'équipement.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. J'ai été spécialement heureux, ce matin, d'entendre l'exposé de M. Pisani concernant les modifications de structure du ministère de l'équipement qui regroupe, vous le savez, les transports, les travaux publics, l'aviation civile, les logements et la marine marchande.

J'avais attribué à mon indigence intellectuelle les difficultés que j'avais rencontrées à assimiler la philosophie de cette modification et M. le ministre de l'équipement a apporté ce matin nombre de précisions qui m'ont été fort utiles. Je dois avouer cependant qu'il reste encore un certain nombre de points obscurs, en particulier celui de savoir à quel critère a répondu la division des établissements d'enseignement de l'aviation civile et aussi comment ont été choisies les différentes tâches qui incombent à la section commune en ce qui concerne la recherche, car je ne vois pas très bien comment l'on peut imputer à une section commune des recherches extrêmement spécialisées, comme celles qui concernent, par exemple, la sécurité de l'aviation.

Je pense que tout cela s'éclaircira car si je relis le rapport de M. Ruais à l'Assemblée nationale, il semblait indiquer — et d'ailleurs M. le ministre l'a confirmé ce matin — qu'il ne s'agissait que d'une étape et que nous y verrions plus clair l'année prochaine. J'en accepte l'augure et j'en viens au budget qui nous est présenté.

C'est un curieux budget que celui dont nous allons discuter, monsieur le secrétaire d'Etat. Des esprits chagrins m'avaient donné un conseil. Ils m'avaient dit : inutile de l'examiner à fond puisqu'en fait il ne comporte qu'une rubrique, l'opération *Concorde*. J'ai tout de même procédé à un examen assez complet et j'ai écarté cette boutade, car elle ne me paraît pas correspondre très exactement à la réalité et, fidèle à la méthode que j'ai déjà adoptée pour l'examen des crédits militaires, je vous donnerai dans mon exposé oral aussi peu de chiffres que vous en trouverez beaucoup dans mon rapport écrit, auquel je vous demande de vous reporter pour plus de détails. Je vais tenter de mettre en relief les quelques points particuliers et les faits saillants que j'ai pu déceler dans ce budget.

Les dépenses ordinaires sont en augmentation de 8 p. 100 et les crédits de paiement — dépenses en capital — de 73 p. 100. Bien entendu, nous avons eu la tentation de nous en réjouir en songeant aux réalisations maintes fois réclamées que nous pourrions ainsi voir aboutir. Mais vous savez qu'il n'en est malheu-

reusement rien et que trois tendances seulement se dégagent dans des directions bien différentes.

C'est en premier lieu l'opération *Concorde*, dont je parlais il y a un instant. Je ne veux pas recommencer le procès de nos méthodes techniques, abondamment analysées lors de l'examen du budget militaire, mais l'ordre de grandeur des dépenses à prévoir pour la construction de *Concorde* est considérable ; les dépenses ont été évaluées à sept milliards de francs, plus les taxes, pour l'ensemble Grande-Bretagne—France et vous m'avez dit en commission des finances, sans doute vous en souvenez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces dépenses devaient être surévaluées et qu'en fait l'enveloppe se situerait à 5,4 milliards. Je dois dire que je n'ai trouvé nulle part la confirmation de ce dernier chiffre et que même les rapporteurs de l'Assemblée nationale, qui ne passent pas pour être hostiles au Gouvernement, ont toujours fait état de sept milliards de francs. Or, cela représente pour la seule part française 3,5 milliards, auxquels s'ajoutent un milliard de taxes, ce qui représente 4,5 milliards de nouveaux francs. Permettez-moi une comparaison : c'est à peu près l'équivalent de ce que coûtera Pierrelatte et nous en reparlerons tout à l'heure.

Au chapitre 63-24 — « participation de l'aviation civile aux dépenses d'étude des prototypes » — les dotations affectées à *Concorde* s'élèvent à 741 millions de francs en autorisations de programme, contre 373,5 millions de francs dans la loi de finances pour 1966, et à 466 millions de francs en crédits de paiement, contre 138,1 millions de francs en 1966, ce qui représente — pour les crédits de paiement — 84 p. 100 de la majoration enregistrée dans le budget. Encore faut-il ajouter deux décrets d'avance, l'un du 31 mars 1966, de 260 millions de francs en autorisations de programme, l'autre du 2 juillet 1966 affectant 140 millions en crédits de paiement. Vous pensez qu'avec de telles disponibilités accordées à *Concorde*, il n'y a plus grand chose pour le reste. Le dépassement est tel que vous avez dû, dans la limite d'une enveloppe rigide, réduire un certain nombre de crédits, pourtant essentiels tout au moins à nos yeux, et qu'un prochain collectif doit apporter aux crédits budgétaires proprement dits de substantielles augmentations sur lesquelles nous aimerions recevoir des précisions, si vous pouvez actuellement nous en donner.

J'entends bien que M. le secrétaire d'Etat au budget nous a fait une curieuse déclaration. Il a précisé que nous devrions être rassurés du fait qu'aux Etats-Unis un membre du Gouvernement avait pu dire qu'il était courant de voir multiplier par π les prévisions initiales. Mes chers collègues, je vous rend attentifs à cette déclaration. Il n'y a pas de commune mesure entre le revenu national brut des Etats-Unis et le nôtre, ni entre leur budget et le nôtre. Leur budget est le nôtre multiplié par 5,4 et le revenu national brut américain est 8,2 fois le nôtre pour 1967. Ce qui n'est qu'une erreur ennuyeuse pour les Etats-Unis quand elle représente trois ou quatre milliards de francs actuels est une catastrophe pour nous en nous empêchant de réaliser des opérations très intéressantes.

Nos méthodes aussi sont différentes de celles des Etats-Unis. Président en 1950 — je n'aime pas beaucoup pourtant rappeler les actions que j'ai pu mener autrefois — une mission de la productivité aux Etats-Unis, j'avais écrit à mon retour : « Les Américains paraissent lents dans leurs conceptions. Comment se fait-il que leurs réalisations soient en général en avance ? La recette en est simple. Les études de marché et les études techniques sont poussées avec une telle minutie que l'exécution rattrape et bien au-delà le temps perdu en études et si le montant évalué à la fin des études est quelquefois très éloigné du montant de la pré-évaluation initiale, les aléas de fabrication et de vente sont réduits au minimum. »

Qui qu'il en soit pour *Concorde* nous avons dépassé le « point de non-retour ». Il n'est pas question, certes, de revenir sur sa construction, qui contribue dans une mesure non négligeable à donner du travail à 100.000 salariés de l'industrie aéronautique, mais alors il convient de redoubler nos efforts pour consolider notre avance actuelle sur les Etats-Unis et notre égalité avec la construction soviétique.

Concorde est un appareil classique supersonique. Vous voudrez bien me pardonner d'accoler ces deux termes apparemment contradictoires : classique, car il est à voilure fixe et sans problème trop grave concernant la résistance à la chaleur étant donné sa vitesse de mach 2. Ces considérations ont simplifié le problème et permis des réalisations plus rapides, qu'il convient de pousser. Les Soviétiques se sont orientés dans la même voie ; leur appareil sortira soit avant le nôtre, soit en même temps. Cette conception présente des avantages qui sont ceux de la simplicité des études et d'une réalisation plus rapide, mais aussi des inconvénients : ceux du risque que nous courons de voir un appareil sortir avec un certain retard et ne commencer à voler que dans deux ou trois ans, mais de conception totalement différente et d'un avenir plus certain.

Les Américains ont donc adopté une tout autre solution que la nôtre, la géométrie variable, qui permet de résoudre les difficultés rencontrées pour le rendement optimum du supersonique à basse altitude et à relativement basse vitesse. En même temps l'un est, en quelque sorte, le corollaire de l'autre, ils ont l'ambition de créer un avion volant à mach 3,2.

Quelle influence ces considérations techniques, qui sont du ressort plus de la commission spécialisée que de la commission des finances, peuvent-elles avoir sur le budget ? C'est là un point qui doit nous préoccuper. Cette influence est double. Il nous faut d'abord nous résigner à admettre qu'au fur et à mesure de l'accroissement du nombre de sièges-kilomètre, soit par accroissement spectaculaire de la vitesse, soit par augmentation massive de la capacité de transport des appareils, que ce soit l'Airbus, le Boeing 747, les séries d'appareils réalisables s'amenuisent, la clientèle ne s'accroissant pas au même rythme que le nombre de sièges offert. Il devient donc et il deviendra de jour en jour plus difficile d'amortir sur des séries assez courtes les frais de développement et les prix de rechanges et ce sont des crédits budgétaires qui seront indispensables pour éponger les dépenses d'amont.

Mais alors qu'un grand pays aux immenses ressources comme les Etats-Unis, avec un marché intérieur aussi développé, est capable, sur des séries plus importantes, de meilleurs amortissements et qu'il peut en même temps aborder plusieurs techniques différentes, nous n'avons pas la possibilité d'un même éventail et c'est ainsi qu'est ajournée l'étude de l'Airbus indispensable au cadre de l'Europe et nécessaire au plan de charge de notre industrie aéronautique et c'est là la deuxième et regrettable influence.

J'ai eu la grande surprise de lire, parmi les interventions à l'Assemblée nationale, celle d'un député pourtant très averti des questions d'aéronautique — M. Clostermann pour ne pas le nommer — qui a critiqué d'une façon très vive l'éventualité de la construction de l'Airbus en préconisant au contraire un appareil de cinquante places. Je veux croire et je crois bien volontiers qu'il ne s'agit là que d'un article de foi d'une personnalité particulièrement au fait des questions d'aviation, mais je dois avouer être extrêmement surpris. En fait, la France va être dans l'obligation, pour suivre un développement normal de son aviation, d'acheter à l'étranger, c'est-à-dire aux Etats-Unis, des appareils qui seront de l'ordre de grandeur de l'Airbus au point de vue de la capacité et qui, outre qu'ils nous feront sortir des devises, auront l'inconvénient de ne pas donner à notre industrie aéronautique les débouchés qu'elle pourrait espérer obtenir.

Il nous faut donc travailler dans le cadre de l'Europe. C'est la raison pour laquelle je me suis particulièrement réjoui de voir que le Concorde était construit dans le cadre d'une collaboration franco-britannique. Bien sûr, dans ce mariage de raison il s'est produit parfois des difficultés, comme on en rencontre dans tous les ménages, mais j'espère que le retard que ces petites querelles ont entraîné ne vont pas nuire très gravement à la production de cet appareil car, en fait, il n'est pas impossible que les Soviétiques se portent vendeurs sur un marché qu'ils commencent à prospecter pour un appareil qui aura sensiblement les mêmes caractéristiques que l'Airbus.

M. André Monteil. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. André Monteil. Je m'excuse, mon cher collègue, de vous interrompre, mais c'est pour éviter de retarder le débat en prenant la parole sur ces problèmes et apporter à votre démonstration mon modeste appui.

Il y a quelques mois, dans le cadre des rencontres parlementaires franco-britanniques, j'étais chargé de présenter un rapport, dans une des salles du Parlement de Londres, sur la coopération franco-britannique en matière aérospatiale. Le rapporteur britannique était lord Merrivale. Je dois dire que Français et Anglais, après les contacts et les réflexions que nous avons eues avec les constructeurs, avec les représentants des Gouvernements, nous étions tombés d'accord unanimement sur la conclusion qu'il fallait réaliser l'opération Airbus.

Je m'étonne que M. Clostermann à l'Assemblée nationale, qui, il est vrai, est un brillant pilote de chasse, mais non peut-être un spécialiste dans tous les domaines de l'aviation civile, se soit élevé contre cette conclusion, unanimement adoptée par les spécialistes.

J'apporte un argument supplémentaire à M. le rapporteur : non seulement la construction de l'Airbus intéresse la Grande-Bretagne et la France, mais la République fédérale d'Allemagne elle-même propose d'intervenir pour 20 p. 100 ou 30 p. 100 dans une construction commune de cet appareil qui, évidem-

ment, se révélera comme un appareil indispensable pour les transports intérieurs de l'Europe.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Mon cher collègue, j'allais précisément aborder cette question. Vous allez me fournir ma transition, car si les ménages à deux, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, ne sont pas toujours sans nuages, que peut-on dire des ménages à trois ? (Sourires.) Les choses seront encore un peu plus compliquées.

Lorsqu'on a discuté de l'Airbus, il a fallu engager des pour-parlers — ils ne sont pas encore terminés, hélas ! — sur des questions concernant le nombre de moteurs, la nationalité même des moteurs, la capacité de l'appareil. Les négociations ont été longues, mais ce n'est pas une raison suffisante pour ne pas s'y accrocher avec la ferme volonté d'aboutir.

Le second fait saillant de ce budget est l'accès de notre Compagnie nationale Air France à l'ère des bénéfices. Il convient de souligner plus spécialement, surtout à une époque où les impératifs de la politique ont une influence directe sur l'activité de notre compagnie nationale en raison de l'étendue de son réseau : Afrique, Asie, Israël, Etats-Unis, etc. Malgré quelques troubles sociaux ressentis en 1966, l'amélioration des finances de notre compagnie nationale est spectaculaire à la fin de 1966. S'il est exact que deux autres compagnies ont progressé plus vite — la K.L.M et la Lufthansa — d'autres telles que les grandes compagnies américaines, n'ont pas mieux fait. Cela est à l'honneur de la gestion d'Air France.

Il est certain aussi que la stabilité qualitative du matériel employé a facilité cette évolution, mais les graves remous enregistrés par l'apparition brutale des quadrijets sont aujourd'hui effacés.

Souhaitons simplement — et ce sera une ombre au tableau — que ces remous ne renaissent pas plus brutalement à l'apparition des appareils supersoniques ou des appareils à très grande capacité ou même à l'occasion d'investissements nouveaux sur lesquels je reviendrai dans un instant en parlant de l'échenillement auquel M. le secrétaire général à l'aviation civile et vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, avez été obligés de vous livrer pour arriver à boucler votre budget dans la limite qui vous était fixée.

A cette ombre s'en ajoute une autre, plus proche. Les mouvements de grève du début de l'année 1966, dont j'analyse les causes dans mon rapport écrit, affecteront le bilan de 1967, et la direction de la compagnie devra faire des efforts accrus pour les compenser.

A quoi sont dus ces mouvements de grève ? Vous savez qu'il y a un conflit entre le personnel navigant et la Compagnie Air France, à la suite, paraît-il — et je ne prends pas cette affirmation à mon compte — du non-respect par le Gouvernement d'engagements pris quant au rattrapage d'un certain nombre de rémunérations.

Air France développe constamment son réseau. Une liaison directe avec la Chine populaire ouvre de nouvelles perspectives. La Chine n'était reliée jusqu'à présent au reste du monde que par des lignes soviétiques ou pakistanaïses. Des difficultés surgissent avec l'ouverture prochaine d'une ligne directe New York—Moscou, ce qui diminuera peut-être quelque peu le trafic sur New York—Paris. La desserte de Paris—Tokyo par le pôle risque de rencontrer quelque concurrence avec la ligne Tokyo—Moscou—Paris. Tout cela c'est le lot normal des soucis que rencontre une grosse compagnie telle qu'Air France dans les opérations internationales. Les négociations sont en cours pour arriver à pallier ces inconvénients ; il faut en attendre le déroulement.

Enfin, il conviendra de lever les options d'appareils de conception récente, le Boeing 727 et le Boeing 747 en particulier. Les investissements nouveaux, qui exigent le recours à l'emprunt, seront assez difficiles à absorber. Peut-être l'état de la Bourse et de l'épargne permettra-t-il de couvrir des emprunts fort importants puisque, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne crois pas me tromper en disant qu'un Boeing 747 va coûter environ 12 milliards d'anciens francs.

Le troisième point saillant de ce budget est l'essor de la compagnie Air Inter et l'amélioration constatée dans les finances de l'aéroport de Paris. Notre bonheur n'est cependant pas sans mélange. Air Inter, comme il est logique, subit une certaine crise de croissance : dans son organisation d'abord, où elle semble s'orienter vers les solutions américaines sans avoir encore des fréquences suffisantes sur certaines dessertes ; dans son matériel ensuite, limité à des Caravelle, qui n'ont pas accès à tous les aérodromes, à des Nord 262, excellents appareils pour le défrichage des lignes, et aux Vickers Viscount, fort économiques, mais qui commencent malgré tout à porter leur âge.

L'avènement d'appareils à deux cents ou trois cents places permettra sur des pistes moyennes le franchissement de cette période délicate, mais reste la question du financement. L'achat de Caravelle ou de nouveaux appareils pose des problèmes délicats et nous aimerions savoir, monsieur le secrétaire d'Etat,

si l'Etat compte participer à une augmentation du capital, inévitable et nécessaire, et conserver sa majorité.

Il est curieux que, dans le même moment où le Gouvernement se réjouit, à juste titre, de l'amélioration constatée dans l'activité d'Air Inter et de l'avènement d'Air France à l'ère des bénéfices, l'on décide — c'est encore l'une des conséquences de l'échenillage dont j'ai parlé il y a un instant — de supprimer la détaxe sur les carburants, ce qui va grever les finances d'Air Inter dans une proportion non négligeable. La répercussion d'une telle mesure sera également, si ma mémoire est précise, de 358 millions d'anciens francs sur les finances d'Air France. Il semble qu'il y ait là une espèce de contradiction sur laquelle j'aimerais obtenir des précisions.

Quant à l'aéroport de Paris, l'échenillage en question amène l'Etat à réduire évidemment sa participation puisqu'il verse une subvention d'équilibre. Les charges de l'aéroport sont surtout constituées par les intérêts d'emprunt et le remboursement de capital qui s'accroissent sans cesse, l'entretien des pistes existantes, l'extension des installations, le début de l'opération Paris-Nord, et par les modifications importantes exigées par l'accueil et le départ des deux cents, trois cents ou cinq cents passagers des nouveaux appareils.

L'Etat assure l'équilibre. Mais il est aussi envisagé d'accroître les charges d'aéroport supportées par les avions. Je lance ici un cri d'alarme et je ne suis pas le seul, car à l'Assemblée nationale cette notion a été également évoquée. Certes, les aéroports étrangers ont augmenté leurs taxes. Mais nous nous situons à l'heure actuelle au quatrième rang dans l'ordre décroissant pour les redevances de toute nature, et cela par rapport à dix aéroports européens. Tout excès serait néfaste par comparaison. Certains ajustements sont possibles, mais dans une mesure très modeste, et je souhaiterais connaître les grandes lignes de vos projets sur ce point. Je ne voudrais pas insister sur l'échenillage dont j'ai cité deux ou trois exemples tout à l'heure.

Mais je ne peux éviter d'aborder un sujet que tous les ans j'évoque ici, celui des locaux du secrétariat général à l'aviation civile. Rien n'est prévu cette année. Vous me permettrez d'employer un terme que j'évite autant que possible à cette tribune : cela devient un véritable scandale. Nous avons des locaux qui ne sont, ni dignes du personnel qui y travaille, ni des étrangers que nous y recevons. Au cours d'un voyage que j'ai eu l'occasion de faire ces temps derniers, le secrétaire général à l'aviation civile m'a parlé des nombreux projets qui sont en attente, mais qui tous sont hypothétiques.

Le premier consistait à se faire attribuer les locaux évacués par l'O. T. A. N., après son déménagement. J'ai d'ailleurs précisé à ce moment-là que la concurrence serait vive et depuis nous avons eu confirmation de cet état de choses.

Il a été aussi question d'édifier des locaux provisoires. Je considère que ce serait la plus mauvaise des solutions, car nous savons combien le provisoire dure en France.

Enfin, la troisième idée consisterait à louer des locaux nouvellement construits. Je crois que ce serait peut-être là l'amorce d'une solution si vous ne pouvez pas obtenir des dotations en capital suffisantes. Vous me permettez d'ajouter qu'en définitive la solution la meilleure serait de reconstruire dans l'enceinte que vous possédez rue de la Croix-Nivert.

Je reviens une seconde sur la situation financière actuelle d'Air Inter. La pénalisation que vous allez imposer à cette compagnie du fait de la suppression du dégrèvement sur les carburants va peser — et à cela je vous rends attentifs, mes chers collègues — directement sur les collectivités locales.

Vous savez que les lignes d'Air-Inter appartiennent financièrement à plusieurs catégories : celles qui ne bénéficient d'aucun soutien financier extérieur et dont le déficit est couvert par les collectivités locales à raison de 90 p. 100, celles qui sont exploitées avec le soutien des collectivités locales, et qui bénéficient également du soutien de l'Etat, et pour lesquelles, en fait, les collectivités locales supportent 47,5 p. 100 du montant du déficit de la compagnie. Ce déficit ne peut manquer d'être accru par la mesure que vous venez de prendre. Vous me permettez de le regretter très vivement.

Vous avez précisé qu'il ne serait pas touché aux aéro-clubs. J'ai enregistré avec satisfaction cette déclaration, en espérant que le budget de 1967 ne leur apportera pas une déception, parce que nous avons l'habitude des tours de vis progressifs, qui sont portés par les budgets successifs que vous nous présentez.

Telles sont mes réflexions globales. Avant de conclure, je voudrais attirer votre attention sur deux problèmes.

L'un concerne le personnel. Je veux parler des agents contractuels. Ceux-ci, déjà nombreux, voient leurs effectifs s'accroître régulièrement. Certains ayant quinze ou vingt ans de service sont sans sécurité d'emploi et sans avantage particulier. Nous n'avons pas déposé d'amendement pour améliorer leur sort, connaissant l'artillerie dont vous disposez pour y faire obstacle. Que comptez-vous faire pour régulariser enfin le sort des

agents sous contrat, soit par intégration globale dans les corps existants, soit par titularisation personnelle ?

J'ai une seconde question à vous poser, à propos d'un problème qui m'a été soumis il y a quelques instants. Il s'agit des entrepreneurs de travail aérien. Ils se plaignent de la concurrence qui leur est faite par les avions des services officiels qui ne supportent pas les mêmes sujétions fiscales que celles qu'ils payent eux-mêmes. Je n'ai pas pu approfondir ce sujet, mais j'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous me donniez quelques précisions à ce sujet.

J'en ai terminé. Ce budget, dominé par une seule opération, il faut bien le dire, n'a pas appelé, en dehors des observations que je viens de formuler, des modifications de la part de la commission des finances. S'il présente quelques caractéristiques heureuses que nous sommes satisfaits d'accueillir, les points d'ombre pour le futur sont trop opaques pour que notre bonheur soit sans mélange.

Nous approchons d'un nouveau tournant pour l'aviation commerciale : supersonique et grande capacité sont pour après-demain, sinon pour demain. Le budget de 1968 doit en tenir compte si nous ne voulons pas mettre en péril notre industrie aéronautique. Je vous rappelle qu'elle occupe près de 100.000 travailleurs et que le prestige auquel le Gouvernement tient tant se manifeste souvent dès leur arrivée en France par l'accueil que nous réservons à nos hôtes étrangers sur nos aéroports et également par les moyens que nous mettons à leur disposition pour se déplacer. Les conditions d'exploitation dans l'avenir exigeront aussi une collaboration de plus en plus poussée, de plus en plus étroite avec nos partenaires européens. Il convient donc de ne pas obérer les tentatives actuelles par des actions centrifuges politiques que nous avons déjà dénoncées. Tout se tient, dans un monde où la technique commande des regroupements sans lesquels toute réalisation d'envergure excède les possibilités des nations, même les plus évoluées. Il serait grand temps d'y songer, si ce n'est pas déjà trop tard. Et c'est sur cette réflexion que je me permets de vous conseiller, au nom de la commission des finances, d'approuver le budget qui vous est présenté. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après les retards des chemins de fer, après la lenteur de la circulation sur les routes, je demanderai au Sénat de m'excuser si je vais très vite dans la présentation de mon rapport, complément, d'ailleurs, de celui de mon collègue Coudé du Foresto qui, avec sa compétence habituelle, a à peu près tout dit.

Je voudrais simplement attirer l'attention de cette assemblée, comme nous l'avons fait dans le rapport écrit présenté au nom de la commission des affaires économiques, sur un certain nombre de considérations générales relatives, certes, au rôle du Parlement, mais aussi, dans le domaine de l'aviation civile, à un certain nombre de questions qui paraissent révéler un manque de coordination.

Est-il raisonnable de subventionner indistinctement et à grand frais tous les modes de transport, sans se préoccuper des choix prioritaires qui doivent intervenir, non seulement en fonction du développement de ces activités, mais encore d'une certaine politique du peuplement et de la décentralisation, et donc d'une « vision » de la réalité française et européenne de demain ?

En matière de transport, le mot « coordination » ne doit pas être synonyme de stagnation ou de paralysie et la pratique d'une étude des dossiers qui se poursuit à l'échelon horizontal, à l'intérieur des commissions ou des comités qui sont irresponsables par définition, ne doit pas faire perdre de vue qu'une saine vision de la réalité ne peut être prise qu'à l'échelon vertical. C'est, en effet, à cet échelon que s'exercent les responsabilités et que s'engagent les crédits.

A titre d'exemple, il n'est pas défendable de donner la responsabilité du plan de charge de la construction aéronautique à une administration et celle de programmes aussi importants que *Concorde* à une autre, comme l'a signalé M. Dupérier devant l'Assemblée nationale.

De la même façon, par une harmonisation des méthodes comptables, il serait souhaitable que l'appréciation commerciale des constructeurs soit la même que celle des utilisateurs.

Nous souhaiterions également que, dans le cadre de cette responsabilité verticale, il ne soit possible à un exploitant, faute de trouver des pilotes en nombre suffisant, de recruter des instructeurs destinés précisément à les former ! Car, s'il est bon que la conception de la coordination soit pensée à l'échelon horizontal, il est nécessaire que la décision d'exécution intervienne à l'échelon vertical, celui de la responsabilité.

Nous avons cru bon d'évoquer ces quelques idées à l'occasion de ces crédits budgétaires, consacrés à une activité essentielle-mment mouvante et qui, par son caractère même, préfigure la texture de notre économie de demain.

En ce qui concerne Air France, mon rapport écrit donne un certain nombre de précisions concernant sa flotte et son trafic. De 1964 à 1965, le nombre de passagers-kilomètres transportés a accusé une augmentation de 8,2 p. 100, alors que le fret kilométrique augmentait de 26,2 p. 100. Le marché du fret, nous y reviendrons tout à l'heure, paraît extrêmement intéressant, mais ses pourcentages doivent être corrigés du fait que sur certains secteurs d'Air France on assiste à une régression de 24 p. 100 sur l'Algérie, de 9,5 p. 100 sur les réseaux locaux d'outre-mer, à de faibles progrès sur la Méditerranée, sur l'Afrique et Madagascar (+ 2,3 p. 100); enfin, à un accroissement notable sur la métropole (+ 12,6 p. 100), l'Amérique du Sud (+ 14,6 p. 100) et surtout le Proche-Orient (+ 26,5 p. 100) et l'Amérique du Nord (+ 25,7 p. 100).

M. Coudé du Foresto a souligné, tout à l'heure, le solde positif du compte d'exploitation de 1965. Il apparaît, à deux mois de la fin de l'exercice 1966, que le compte d'exploitation sera encore plus largement bénéficiaire. En 1966, la progression d'ensemble du trafic de la compagnie nationale s'est accrue de 12,5 p. 100 et de 22,5 p. 100 pendant les neuf premiers mois, avec un coefficient d'occupation passant de 63,7 à 66,6. Compte tenu de cette estimation, il semble que le bénéfice net attendu pour 1966 serait d'environ 70 millions.

Votre commission se félicite de cette amélioration spectaculaire de la situation de notre compagnie nationale dont l'exploitation il y a trois ans encore était lourdement déficitaire.

Bien que la conjoncture générale du transport aérien explique en partie cette situation, nous estimons équitable de souligner que cette amélioration est également due aux efforts tenaces entrepris par les dirigeants de la société et son personnel pour améliorer la productivité de l'entreprise et conquérir de nouveaux marchés.

Vous trouverez également dans le rapport écrit la composition de la flotte de l'Union des transports aériens. Son trafic de 1964 à 1965 a augmenté de 17,2 p. 100 pour les passagers-kilomètres et de 26,6 p. 100 pour les tonnes-kilomètres. Cette variation nous entraîne à considérer la question du fret sur les lignes aériennes puisque, pendant un certain temps, l'avion a pu prendre des passagers au bateau.

A l'heure actuelle, il semble que les marchandises transportées par avion représentent 0,04 p. 100 du total des marchandises transportées et que les marchandises justiciables de l'avion soient de l'ordre de 4 p. 100 de ce même trafic global. Il y a là une perspective intéressante pour l'aviation marchande et dans quelques années les recettes provenant du fret dépasseront très largement les recettes provenant du transport des passagers.

L'agrément de transport aérien accordé pour vingt ans à la compagnie privée U. T. A. par arrêté du 17 décembre 1965 a ravivé les polémiques qui s'étaient élevées en 1962, lors des décisions prises par le Gouvernement concernant la définition des domaines d'activité respectifs du secteur public et privé.

Il faut bien reconnaître, en premier lieu, que la France est, au moins en Europe, le seul pays à accorder à une société privée l'exclusivité de l'exploitation de ses droits aériens dans une zone aussi vaste que celle qui a été concédée à l'U. T. A. face au secteur desservi par sa société nationale.

Par ailleurs, la formule adoptée a pu paraître aller à l'encontre de celle qui avait été retenue jusqu'en 1962, à savoir : la coexistence sur les lignes de la France d'outre-mer à côté d'Air France — instrument choisi du transport aérien français — de compagnies privées, étant entendu que sur les liaisons internationales notre Compagnie nationale représenterait seule notre pavillon.

C'est donc en fait l'accession à l'indépendance de la plus grande partie de notre empire colonial qui, en posant le problème de la survie des compagnies privées, a conduit le Gouvernement à adopter la solution originale qui vient d'être, en quelque sorte, confirmée.

En effet, après quelques hésitations, les pouvoirs publics ont estimé, d'une part, de bonne politique et de bonnes finances de tirer parti du potentiel aérien et du réseau commercial de sociétés privées qui demandaient à poursuivre leur activité à leurs risques et périls; d'autre part, pour éviter la dispersion de nos efforts en Afrique où nous devons faire face à la fois au développement d'Air Afrique et à la concurrence étrangère, ils ont estimé plus sage de définir le domaine propre à chacun.

Après ce court rappel historique, il nous appartient de juger les résultats acquis. Or, votre commission ne peut que constater que notre pays a maintenu sa position dans le ciel africain et y a même accru son trafic tout en instaurant la collaboration la plus fructueuse et la plus amicale avec la Compagnie Air Afrique, collaboration facilitée sans doute par le caractère privé de la société française en cause.

Elle tient, par ailleurs, à féliciter l'U. T. A. pour le dynamisme dont elle a fait preuve en Asie orientale et en Océanie face à la concurrence américaine et australienne.

Elle ne peut, en conséquence, que souhaiter que la collaboration la plus fructueuse s'établisse entre les grandes compagnies françaises dont les trafics sont souvent complémentaires, notamment dans le Pacifique, et qui contribuent, chacune pour leur part, au développement de notre trafic aérien et au maintien de la présence française sous tous les cieux du monde.

Quant au trafic assuré par la Compagnie Air Inter, il a poursuivi sa progression à un rythme qui reste notablement supérieur aux prévisions, le taux d'accroissement de 1965 sur 1964 ressortant à 52,8 p. 100 pour les passagers et 48,5 p. 100 pour les passagers-kilomètre.

Les résultats connus pour les neuf premiers mois de l'exercice 1966 confirment les précédentes indications. Tout d'abord, le taux de progression du trafic se maintient au niveau élevé de 48,4 p. 100 et le nombre de passagers transportés au 30 septembre dépasse déjà de près de 100.000 le chiffre atteint pour l'année 1965 tout entière.

Il est donc permis de penser que le chiffre de 1.100.000 passagers sera atteint, voire même dépassé cette année. Il faut signaler cependant que le coefficient de remplissage de la compagnie, qui a légèrement baissé, est passé de 65,78 p. 100 à 62,51 p. 100 et reste à un niveau qui traduit encore le sous-équipement de la compagnie.

Il est souhaitable également que cette compagnie développe ses liaisons transversales; d'ailleurs, l'exemple a été fourni par la ligne Bordeaux-Lyon qui a connu un taux d'augmentation de 160 p. 100 d'une année sur l'autre. Les résultats ont été très variables et, en particulier, l'expansion des lignes de Bretagne a été assez faible.

Tout en se félicitant de l'augmentation générale de notre trafic aérien intérieur, votre commission tient à faire observer que la progression constatée ne doit pas surprendre si l'on tient compte du retard considérable qu'avait pris notre pays. Elle rappelle, en particulier, que nous n'avons pas encore atteint dans ce domaine le niveau de l'Espagne (1.900.000 passagers) et que nous restons loin derrière le Royaume-Uni (4.400.000 passagers) et l'ensemble des pays scandinaves.

La Société Air Inter dispose actuellement de 22 appareils : quatorze turbopropulseurs *Vickers-Viscount*, quatre *Nord 262*, quatre *Caravelle*, affrétés à Air France.

La compagnie a un programme important d'investissements qui nécessiteront des mesures d'ordre financier et nous en parlerons dans un instant. Mais votre commission a pensé qu'il était bon de prévoir dans le programme d'investissement d'Air Inter la mise en œuvre d'avions d'une capacité de 150 places, tels que les *Boeing 727-200* ou *747-200* en attendant l'aérobuse de 250 places. Dès aujourd'hui, nous pensons aussi que le Gouvernement devrait envisager de mettre les principaux aérodromes de province en mesure de recevoir ces appareils. Cela est vrai, non seulement pour le trafic intérieur, mais encore pour le trafic des charters, afin de permettre le développement touristique sur nos aérodromes.

Ces équipements posent naturellement à la compagnie des problèmes financiers d'autant plus ardues qu'il est difficile de demander à une société en expansion rapide de disposer de ressources d'autofinancement suffisantes.

Dans l'immédiat et après de longues tractations avec les pouvoirs publics, le problème a été résolu à concurrence d'un tiers par autofinancement et pour les deux tiers par des prêts consentis par des organismes d'Etat ou para-étatiques.

Une première augmentation de capital a été réalisée et une seconde paraît souhaitable, sinon en projet. Votre commission rappelle ses observations des années précédentes : il faudrait que la structure du capital soit modifiée et que, au sein de la société, une part importante ne soit pas faite à une activité concurrente. Aux Etats-Unis, une disposition légale interdit à un administrateur de société de transport de siéger au conseil d'une compagnie de transport concurrente.

L'autorisation valant agrément accordée pour 20 ans à Air Inter est, aux termes de l'article 6 de l'arrêté du 18 mai 1966, conditionnée par la signature d'une convention devant définir les rapports de l'Etat et de la société, et notamment leurs obligations réciproques.

Votre commission se félicite de cette disposition qui donnera enfin à Air Inter un statut légal. Elle espère que seront précisés à cette occasion un certain nombre de points, tels que la zone d'action de la compagnie, les modalités de fixation des tarifs, l'évaluation de la subvention budgétaire et les modalités d'aide des collectivités locales.

A l'occasion de la signature d'un tel texte, qui consacre en quelque sorte l'entrée en lice du transport aérien dans l'ensemble des moyens de communication intérieurs, elle souhaite que le Gouvernement pratique dans ce dernier domaine une politique

d'équipement coordonné avec les investissements consentis au « rail » et à la route et une politique tarifaire favorisant en priorité l'expansion du trafic.

Sur le plan plus général des relations aériennes intéressant les grandes villes de province, elle souhaite que ces dernières soient reliées aux principaux centres européens étrangers, notamment par une prolongation au-delà des frontières des principales lignes radiales, formule qui devrait naturellement être mise au point en collaboration avec la compagnie Air France.

Au point de vue tarifaire enfin, votre commission reconnaît que, dans l'immédiat, compte tenu de l'insuffisance de la flotte, face à une demande grandissante, un relèvement modéré du prix des passages peut apparaître indispensable pour parvenir à l'autonomie financière. Mais elle estime qu'il ne peut s'agir que d'une mesure provisoire, la société devant au contraire s'orienter vers un abaissement sensible des tarifs rendu possible, nous l'espérons, demain par l'utilisation d'appareils de grande capacité et l'augmentation des fréquences et accordant ainsi le maximum de facilité et de commodité aux usagers.

M. Coudé du Foresto a parlé tout à l'heure de la détaxe sur les carburants, dont le plafond a été fixé *ne varietur*. Pour 1967, le crédit est ramené, pour des raisons inexplicables, de 9.700.000 francs à 6.400.000 francs, alors que la consommation doit suivre une évolution inverse, ce crédit correspondant à une détaxe de 50 p. 100 de ce qu'elle devrait être. Tout à l'heure, un orateur a même rappelé que la subvention de l'Etat était de 70 p. 100 pour ce qui concerne la R. A. T. P., la part de la collectivité locale étant de 30 p. 100. Nos villes de province demandent à être traitées sur le même pied que les communes de la banlieue parisienne.

J'aborde maintenant le chapitre de la fiscalité.

A partir du 1^{er} janvier, Air Inter sera assujéti à la taxe sur les prestations de services en ce qui concerne le montant des subventions de l'Etat et l'aide financière des collectivités, ce qui aura pour résultat, par exemple, de ramener la subvention de 4 millions à 3,6 millions. Pour compenser cette perte de recettes, Air Inter serait appelée à demander aux collectivités un relèvement de leur participation. Nous retrouvons là un nouvel exemple de ces transferts de charge de l'Etat aux départements et communes qui constitue un moyen facile, mais illusoire, d'alléger le budget.

Sur le plan des équipements, la société Air Inter est soumise à la T. V. A., ce qui a conduit par exemple à payer 20 millions de francs un appareil qui est acheté par Air France, dispensée de la T. V. A., 16 millions de francs.

Votre commission insiste, comme l'a fait à l'Assemblée nationale le rapporteur pour avis, pour que soient mis fin à de telles anomalies fiscales concernant une société dont on se plaît, par ailleurs, à louer le rôle dans l'aménagement du territoire.

Je n'insisterai pas sur le développement du fret ; j'en ai suffisamment parlé et ceux de nos collègues qui seraient intéressés trouveront dans mon rapport écrit suffisamment de précisions sur cette question, tant dans le domaine de la compagnie nationale que dans l'exploitation de l'Union des transports aériens.

En ce qui concerne la construction aéronautique, M. Coudé du Foresto a largement parlé du programme *Concorde* qui absorbe la totalité des crédits dont nous disposons. Je me permets de signaler à ce point de vue quelques remarques.

La commission des affaires économiques et du plan a espéré que l'estimation actuelle n'entraînerait pas de nouvelles surprises, et elle a émis quelques opinions sur l'aspect commercial du problème posé par l'exploitation du *Concorde*.

Dans quelle mesure la clientèle aérienne sera-t-elle disposée à payer un gain de temps de l'ordre de 40 % — c'est-à-dire trois heures sur l'Atlantique du Nord — par un supplément de tarif de 30 à 40 % alors que la durée d'acheminement du centres des villes aux aéroports restera équivalente dans tous les cas ?

Même dans l'hypothèse où la formule supersonique attirera un nombre suffisant de personnes, quelle sera la vie commerciale d'un appareil qui aura au départ, pour concurrent, un avion subsonique bon marché puisque gros porteur et, trois ou quatre ans plus tard, un appareil américain supersonique également plus économique en raison de sa grande capacité de transport ?

Quoi qu'il en soit, votre commission prend acte avec satisfaction des 65 options déjà confirmées à ce jour et des 12 « interventions » d'achat supplémentaires qui se sont manifestées, portant à 77 le nombre des commandes probables. Pour la réussite de l'opération, il lui apparaît en tout cas indispensable que le projet franco-britannique conserve l'avance de 3 à 4 ans qu'il a actuellement sur les projets américains intéressant des avions nettement plus spacieux et plus rapides.

M. Coudé du Foresto a parlé aussi tout à l'heure de l'avion moyen-courrier à grande capacité. Il a parlé d'un mariage à trois. Je n'y reviendrai pas en espérant que, dans un mariage à

trois, il y en aura au moins deux qui seront disposés à rester mariés jusqu'à la fin de l'opération. (*Sourires.*)

Votre commission insiste sur le fait que, compte tenu du développement actuel du trafic, on estime que les besoins en moyens courriers à grande capacité sont de l'ordre de 600 appareils d'ici à 1978.

Même en tenant compte de la présence, presque certaine, d'un concurrent américain, un marché intéressant s'ouvre donc pour cet avion à condition, bien entendu, que sa mise en service intervienne en 1971-1972. Mais, pour respecter un tel délai, il est indispensable qu'une décision soit prise par les trois gouvernements au plus tard à la fin de l'année en cours.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adoptées par l'Assemblée nationale, concernant l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements.*)

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

M. Léon David. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au cours de la discussion de ce budget à l'Assemblée nationale, M. Cermolacce, intervenant dans le débat, a longuement exposé les revendications des personnels de la météorologie et de la navigation aérienne. Qu'il s'agisse des ingénieurs des travaux, des techniciens, des contrôleurs, des personnels des aéroports, leurs revendications sont d'autant plus justifiées que le développement de l'aviation d'affaires et de tourisme risque de vous mettre en face d'une crise d'effectifs, monsieur le secrétaire d'Etat.

Quant au personnel de la navigation aérienne, il voit ses revendications essentielles repoussées, notamment pour la réduction du temps de travail sans diminution de salaires.

Je me permets de vous poser une question d'actualité relative au bruit autour des aéroports. Dernièrement, vous le savez, une grande manifestation s'est déroulée autour de l'aéroport d'Orly. La population et ses élus y ont largement participé. Avez-vous des précisions à nous fournir quant aux moyens que vous envisagez pour éviter autant que cela est possible ce désagrément permanent ?

Au cours de la discussion du budget de l'industrie, j'ai abordé le problème de la construction aéronautique civile, me réservant le droit d'intervenir à l'occasion du budget qui nous intéresse aujourd'hui. Pour ce faire, j'avais puisé mon argumentation parmi les considérations développées au cours d'une conférence de presse tenue par les fédérations C. G. T. des métaux et des transports. C'est encore à ce compte rendu, la source étant bonne, que je me référerai pour vous faire connaître ce que des ouvriers et des techniciens proposent pour apporter à une situation préoccupante des solutions valables.

Alors que le développement du transport aérien ouvre des débouchés importants, l'industrie aérospatiale civile en France connaît des difficultés. Il existe un seul projet d'appareil civil, le *Concorde*, qui, malgré sa taille, n'offre que des perspectives limitées de travail, et il est question de la suppression d'ici à 1970 de 15.000 emplois.

L'indépendance du transport aérien national est liée à l'essor ou au déclin de la construction aéronautique française. Il serait dangereux que des compagnies aériennes, Air France en particulier, soient totalement dépendantes de constructeurs étrangers, des Etats-Unis notamment.

C'est l'insécurité de l'emploi qui caractérise le climat social dans les usines aéronautiques. Les licenciements, les réductions d'horaires, les mutations, la menace d'autres licenciements massifs et, surtout, pour un avenir très proche, l'insuffisance des études et des charges de travail sont à la base de ce climat. Ajoutons que le manque de crédits civils pour cette activité pose le problème de la mise en péril de la construction aéronautique au profit du secteur militaire.

Ce n'est pas avec la concentration industrielle que l'aéronautique sortira de l'impasse ; les résultats obtenus dans d'autres secteurs ne sont pas tellement encourageants. Les organisations C. G. T., en revanche, se prononcent pour un renforcement du secteur nationalisé dans l'aérospatiale créant une coopération permanente entre Sud-Aviation, Nord-Aviation et la S. E. C. M. A. et des rapports suivis avec Air France, constituant ainsi une unité moteur — cellule, fonction de la demande de l'utilisateur.

Il apparaît que la Compagnie nationale Air France s'oriente de plus en plus vers l'achat de matériel américain, ce qui met en cause l'indépendance du transport aérien et porte préjudice à la production nationale alors que le transport aérien se développe et pourrait prendre un essor encore plus grand si les tarifs étaient abaissés et si un véritable réseau intérieur par avions et par hélicoptères était constitué, ce qui est une nécessité économique et touristique.

Je disais il y a quelques jours à cette tribune qu'il faudrait qu'une loi programme de construction aéronautique civile mettant en œuvre une politique nationale de développement du transport aérien soit établie. Mais, déclarent les syndicats, il est indispensable pour cela que l'aide et les crédits de l'Etat soient nettement plus importants et que priorité soit donnée aux études et fabrications civiles.

Je ne voudrais pas terminer sans me faire l'écho de la protestation du syndicat C. G. T. de Sud-Aviation, protestation motivée par l'exploitation faite par certains journaux, comme d'ailleurs par les directions, de la catastrophe survenue au *Super-Frelon*. Ces articles ont fait la preuve d'une propagande orchestrée pour mettre en condition l'opinion publique afin de la désolidariser des actions du personnel.

Le syndicat C. G. T. réaffirme son soutien total à l'ensemble du personnel, qui, par ses qualités, s'est toujours montré le meilleur défenseur de l'industrie aéronautique car, au lieu de chercher les véritables causes de l'accident, la commission d'enquête dresse un véritable réquisitoire sur l'ensemble des activités de Marignane.

Le syndicat C. G. T., dénonce les atteintes portées à la conscience professionnelle de ses adhérents et à la renommée des fabrications qu'ils assurent. Il se déclare prêt — et c'est là que je me permets d'attirer votre attention — à prendre toutes les initiatives qui pourront apporter les clarifications nécessaires et définir les responsabilités de cette situation.

Au nom de mon groupe, j'assure le syndicat C. G. T. et l'ensemble du personnel de toute notre solidarité. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je tiens tout d'abord à remercier très vivement vos rapporteurs, M. Coudé du Foresto, qui suit ces questions depuis longtemps et qui les connaît admirablement, et M. Pams dont j'ai écouté aussi très attentivement l'intervention pour la très grande qualité des études auxquelles ils se sont livrés à propos de ce nouveau budget.

Déjà devant la commission des finances, j'avais bien vu, par les questions qu'il posait, à quel point M. Coudé du Foresto nous suivait et à quel point aussi il nous aidait.

Il me revient donc, mesdames, messieurs, de vous exposer quelle est, en la matière, la politique du Gouvernement et son opinion sur ce fascicule du budget de l'équipement concernant l'aviation civile.

Si, budgétairement, les problèmes du transport aérien sont très distincts — et par leur nature et souvent par leur ordre de grandeur — de ceux qui concernent les transports terrestres, le Gouvernement a tenu à regrouper dans un même secrétariat d'Etat les responsabilités de tout ce qui a trait aux différents modes de transport, traduisant ainsi dans la structure administrative la continuité qui, d'une certaine façon, existe entre tous les moyens de locomotion, de l'autobus au métro, du métro au train de banlieue, du train de banlieue aux trains de grandes lignes, de ceux-ci à Air Inter et aux lignes aériennes internationales et jusqu'aux transports maritimes, dont nous parlerons tout à l'heure.

Cette concentration des responsabilités semble d'ailleurs, à l'expérience, la meilleure méthode pour faciliter les liaisons, les coordinations, voire les arbitrages auxquels il faut procéder entre ces modes de transport qui n'ont finalement de tout à fait commun que leur but, celui de servir notre pays et de contribuer à son harmonieux développement.

Commençant notre examen par la partie de ce budget qui comprend les plus grandes masses de crédits, c'est-à-dire par le budget d'investissement, nous remarquerons à notre tour que plus des trois quarts des sommes inscrites se rapportent, comme M. Coudé du Foresto l'a indiqué tout à l'heure, à *Concorde*. Cela veut signifier la détermination avec laquelle nous entendons mener à bien, avec nos partenaires britanniques, la réalisation de cette opération dans des délais propres à assurer à notre appareil supersonique les succès commerciaux qu'il mérite.

L'appareil, vous le savez, a pris du poids et du ventre et sera finalement très différent de celui qui avait fait l'objet, en novembre 1962, du premier accord franco-britannique.

Nous avons, en effet, cherché à tenir le meilleur compte, au fil des ans, des observations présentées — et c'était bien normal — par les futurs utilisateurs : rayon d'action, charge marchande ont été tour à tour accrus pour rendre possible une exploitation transatlantique régulière à charge normale, quelles que soient les conditions météorologiques, et aussi pour diminuer au profit des utilisateurs futurs et dans la mesure du possible le coût du siège kilométrique offert, condition impérative d'une utilisation commerciale de l'ampleur que nous souhaitons.

Il est vrai que les coûts de réalisation s'en sont trouvés considérablement majorés. La dernière estimation que nous en avons,

établie aux conditions économiques de janvier 1966, est de 7 milliards de francs à partager entre la Grande-Bretagne et nous-mêmes, soit 3,5 milliards pour nous avant l'application des taxes qui nous sont propres. Cette estimation comprend, à l'encontre du chiffre de 5,4 milliards que j'ai précédemment avancé, le développement de l'appareil, principalement de son moteur, au-delà du stade 1, qui lui permettra d'obtenir en 1971 son certificat de navigabilité. En ajoutant les taxes et les dépenses annexes qui ne sont pas partageables entre les deux pays, cela fait pour la France une charge totale de 4,5 milliards.

Notre préoccupation est forcément de nous en tenir à cette somme, encore que nous ne puissions, par exemple, refuser d'examiner l'hypothèse d'une augmentation de l'outillage de production si le nombre des commandes recueillies exigeait, comme nous l'espérons, un accroissement de la cadence de production des avions.

Quoi qu'il en soit, sur le plan technique, la réalisation de l'avion se poursuit au rythme prévu, dans des conditions qui apparaissent comme très satisfaisantes et qui permettent d'affirmer que le point de non-retour est maintenant franchi. Tous ceux, ingénieurs, techniciens et ouvriers, qui participent à la fabrication de *Concorde* peuvent déjà être fiers de ce résultat, conscients de travailler à une tâche d'une grandeur exceptionnelle qui fait honneur à notre pays et à son industrie.

M. Coudé du Foresto s'est inquiété des crédits que pourrait comporter le collectif. Il est prévu 150 millions de francs, chiffre plafond, dont 30 millions en 1966 et 1967 pour Sud-Aviation et la S. N. E. C. M. A., à titre de prêts remboursables pour la fabrication en série de *Concorde*. Il s'agit non pas d'un crédit budgétaire, mais du découvert autorisé sur compte spécial du Trésor. Nous en reparlerons certainement à l'occasion de l'examen du collectif.

Parlant de *Concorde*, nous ne pouvons pas nous limiter à l'aspect financier des choses et nous devons aussi souligner l'effet exceptionnel d'incitation qu'une telle réalisation exerce sur toutes les industries de pointe des pays qui l'entreprennent, hors même du cadre spécifiquement aéronautique. Vos rapporteurs ont eux-mêmes, et je les remercie, beaucoup insisté sur ce phénomène important, désormais connu sous le terme très imagé de « retombées technologiques ».

Certains se sont émus de la situation de *Concorde* par rapport à celle de son concurrent américain, le S. S. T., *Super Sonic Transport*. Il est bon de rappeler tout d'abord que, dans l'hypothèse la plus défavorable, *Concorde* aura environ trois ans d'avance sur son concurrent d'outre-Atlantique ; mais il est nécessaire aussi d'avoir présents à l'esprit les prix respectifs des deux avions. Les frais de développement de *Concorde* seront quatre fois inférieurs aux frais de développement du S. S. T. Le coût d'un appareil *Concorde* sortant de la chaîne sera environ trois fois plus faible que celui du S. S. T. L'immobilisation de capital que représentent les appareils modernes est considérable et lorsque les deux types d'appareils auront fait leurs preuves, les compagnies, qui doivent disposer au minimum de deux appareils d'un même type, auront en fait le choix, pour une même dépense, entre deux S. S. T. américains, d'une part, et cinq ou six *Concorde*, d'autre part.

Concorde restera donc le meilleur appareil pour certaines liaisons à trafic moins dense et pour les compagnies dont la puissance financière est limitée, ce qui fortifie nos espoirs. L'entreprise paraît donc ainsi raisonnable et même le président d'une des plus grandes compagnies américaines de construction aéronautique a estimé, d'après les calculs de ses experts, que, d'ici 1980, 360 *Concorde* pourraient être vendus.

Si ce chiffre se révélait exact — et nous avons des raisons de l'espérer — *Concorde*, dont nous sommes déjà à peu près sûrs qu'il sera un magnifique succès technique, pourrait être un très grand succès commercial. Quant à l'appareil de transport supersonique actuellement préparé par l'industrie soviétique et auquel a fait allusion dans son rapport M. Coudé du Foresto, nous croyons savoir qu'il pourrait viser un programme comparable à celui de *Concorde* et qu'il serait disponible à peu près à la même date. Toutefois, nous ne pensons pas que les deux appareils puissent être dès l'origine, et en l'état présent des choses, de véritables concurrents sur le marché occidental. Il serait très important pour nous d'être les premiers, même à quinze jours près, et cela vaut des sacrifices. Je veux dire que cela vaut que tout le monde se donne beaucoup de peine — et c'est bien le cas — pour arriver à ce résultat.

Dans l'ensemble, malgré les difficultés qui restent à surmonter, nous sommes à peu près assurés du succès final de l'opération dans laquelle, avec nos amis britanniques, nous nous sommes engagés. Mon optimisme est confirmé par le succès considérable qui a déjà été rencontré auprès des compagnies de transport puisque le nombre des options actuellement recueillies s'élève déjà à soixante-cinq.

Je reprends ce qui a été dit tout à l'heure. *Concorde* ne doit pas nous dispenser de préparer un avenir plus lointain ni de

prévoir des programmes nouveaux qui permettront à notre industrie aéronautique de demeurer compétitive dans le domaine de la construction de matériels civils et de participer, cela est très important, à l'effort de construction qu'entraînera la généralisation progressive, grâce à des tarifs diminués, du transport aérien de masse. Je fais allusion, bien sûr, au programme d'avion gros porteur pour étapes courtes, familièrement nommé *Airbus*. Mettant à profit l'expérience acquise grâce à *Concorde* d'une coopération fructueuse entre pays voisins et amis, nous avons poursuivi tout au long de cette année nos entretiens avec les services officiels britanniques et allemands, en même temps que se rapprochaient les industriels concernés, en vue d'une définition complète de l'appareil.

Sans doute, il est plus difficile de décider à plusieurs que de décider tout seul. On est bien obligé d'avouer que, dans un premier temps, cela coûte plus cher. Mais c'est l'avenir qui est en cause. A l'échelle de ces projets il n'y a pas de solution purement nationale et toute autre politique nous conduirait à accepter d'être réduits un jour au seul rôle de sous-traitant.

Progressivement, d'ailleurs, les points de vue de nos interlocuteurs sur le programme à entreprendre se sont rapprochés des nôtres et nous avons pu déterminer un cadre commun à l'intérieur duquel devaient se développer leur projet. Il est encore trop tôt pour dire si cet avion se fera. Ce serait notre souhait le plus vif, mais des difficultés restent à surmonter dont les moindres ne sont pas les possibilités de financement très réduites dont disposent les entreprises, en dehors d'une aide budgétaire des Etats. Pour notre part nous ne saurions accepter que pour une opération qui techniquement n'est pas spécialement aventureuse, la responsabilité de l'Etat se substitue complètement à celle des entreprises, procédé qui n'inciterait pas, vous en conviendrez, notre industrie aéronautique à évoluer vers sa structure d'avenir dans laquelle la protection accordée par l'Etat ne saurait être maintenue à son niveau actuel.

De toute façon, compte tenu du partage des charges entre les pays participants, les dépenses entraînées dès la première année par le lancement du programme ne seraient pas très considérables et, les industriels devant participer directement d'une manière ou d'une autre à l'opération, il n'a pas paru nécessaire d'ouvrir au budget qui vous est présenté une provision spéciale, comme cela avait été le cas l'an dernier.

La poursuite des études d'*Airbus* ne nous fait pas perdre de vue que la décision définitive doit intervenir dans un délai très rapproché si nous voulons que l'avion soit disponible au moment où les transports en auront réellement besoin et dispose ainsi des meilleures chances de brillants débouchés commerciaux. C'est une condition absolue.

Mais l'importance des sommes consacrées aux constructions aéronautiques ne doit pas nous détourner des autres chapitres du budget d'équipement de l'aviation civile. Abstraction faite des dépenses de l'opération *Concorde*, dont l'ampleur empêcherait toute comparaison valable des chiffres globaux, les autorisations de programme prévues pour 1967 s'élèvent pratiquement au même niveau que dans le budget de l'an dernier, en tenant compte évidemment des crédits qui sont désormais inscrits à la section commune du budget du ministère de l'équipement et qui correspondent à des dépenses précédemment inscrites à la section de l'aviation civile.

C'est dire que nous maintenons, malgré l'accroissement des dépenses de construction aéronautique, le rythme de l'effort que nous fournissons au profit de nos installations d'infrastructure.

La navigation aérienne, dont les tâches s'accroissent du seul fait du développement du trafic, bénéficiera des crédits importants qui lui sont indispensables pour compléter ses moyens de surveillance et de contrôle de la circulation, ses installations d'aide à la navigation et ses systèmes de télécommunications.

Les aérodromes eux-mêmes feront en métropole, hors de Paris dont nous parlerons tout à l'heure, l'objet de travaux de modernisation ou d'extension nécessités par l'heureux développement de leur trafic. Je citerai Lyon, Nice, Marseille, Perpignan, Bordeaux, Nantes et Brest où des opérations revêtiront quelque importance, bien qu'il ne s'agisse que d'aménagements classiques rendus nécessaires par une expansion dont nous nous réjouissons.

Outre-mer, nous pourrons enfin réaliser l'allongement à 3.000 mètres de la piste de l'aérodrome de Nouméa, opération plusieurs fois demandée ici même par l'un de vos rapporteurs et dont nous savions en effet l'urgente nécessité.

Je ne voudrais pas terminer ce tour d'horizon sans mentionner deux opérations, dont les coûts ne sont pas très élevés, mais auxquels nous attachons une grande importance. Il s'agit de la réalisation d'une piste en dur à Hihifo, aux îles Wallis, qui mettra un terme à l'isolement de ce territoire français très insuffisamment desservi jusqu'ici, et, pour une somme plus faible encore — 150.000 francs d'autorisations de programme inscrites sur une ligne nouvelle du chapitre 53-22 — d'un début d'études systématiques sur le bruit. Nous attachons en effet

la plus grande importance à ce que soient développés les moyens de réduire les bruits émis par les moteurs d'avion et mieux étudiées les dispositions qui pourraient être prises pour protéger de leurs effets, dans la mesure du possible, les riverains des aéroports. Nous ne sommes pas du tout insensibles à leurs réclamations.

Répondant à une question de votre rapporteur sur la modernisation de l'aérodrome de Port-Vila, aux Nouvelles-Hébrides, je puis préciser que la construction d'une piste bitumée de 1.800 mètres de longueur a été financée sur le budget de 1966. Les travaux sont en cours et la piste devrait pouvoir être mise en service en mars 1967. Sa longueur permettra l'atterrissage non seulement des DC-4 mais aussi de la *Caravelle* que l'U. T. A. va mettre prochainement en service dans cette région.

Plus globalement, le rapport de M. Coudé du Foresto nous invite à situer le niveau des investissements envisagés par rapport aux prévisions du V^e Plan. Comme il l'a fait observer, la situation en métropole n'est pas inférieure à la moyenne, avec 34,23 p. 100 en deux ans, tandis qu'elle est nettement favorable pour l'outre-mer, avec 41,74 p. 100 pour cette même période.

Il y a, c'est vrai, un grand absent dans ce budget de l'équipement, et je suis le premier à le regretter. C'est le regroupement indispensable des services de l'administration centrale de l'aviation civile. Vos rapporteurs ont exprimé leur désappointement à ce sujet et, en ma qualité de responsable de cette administration, je suis tenté de leur dire que mon désappointement est grand aussi. En tout cas, je suis particulièrement sensible à l'exactitude et à la pertinence de leurs observations.

Des immeubles, et plus souvent des fractions d'immeubles que nous utilisons, l'ensemble le plus important est constitué à la cité de la Convention par des bâtiments provisoires de l'immédiat après-guerre, qui ont été conçus pour durer au maximum dix ans. C'est vous dire qu'ils ne sont pas dans un bon état.

Je souhaiterais vivement voir ces services regroupés dans un bâtiment fonctionnel, où les conditions de travail du personnel seraient meilleures, au bénéfice de l'efficacité de l'ensemble. Les choix nécessaires ont malheureusement conduit à différer cette opération et, sans y renoncer définitivement, nous avons dû commencer à étudier d'autres solutions, telle la location ou la location-vente, qui nous permettraient peut-être d'aboutir plus rapidement aux résultats que nous poursuivons. C'est en effet indispensable, d'abord pour les gens qui y travaillent, mais aussi pour nous, sur le plan même de l'autorité et de la coordination des services. C'est vraiment une très grosse affaire qui reste en suspens.

Pour les dépenses de fonctionnement, nous observons qu'à la condition de compter ici ce qui est désormais inscrit à la section commune du budget du ministère de l'équipement, elles sont légèrement majorées par rapport à 1966. La majoration correspond aux mesures acquises qui reflètent essentiellement les augmentations des rémunérations accordées aux fonctionnaires en cours d'année. Le reste témoigne en apparence d'une parfaite stabilité. En réalité, il s'agit de deux mouvements inverses compensés qu'il nous faut analyser séparément.

Les économies sont pour l'essentiel rendues possibles par l'amélioration continue et spectaculaire des résultats obtenus par nos principaux transporteurs. Dans une politique générale de vérité des prix et de tarification raisonnable de l'infrastructure, ils devront supporter petit à petit une part plus grande des diverses dépenses laissées trop généreusement à la charge de l'Etat jusqu'à présent.

C'est ainsi que les principales économies portent, pour 6 millions de francs à peu près, sur la formation des pilotes de ligne, sur 6 millions également sur la subvention à l'aéroport de Paris, qui devra compenser cette perte partie par des économies de fonctionnement, partie par l'aménagement de certaines redevances, pour un peu plus de 2 millions sur la subvention à l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques en Algérie et au Sahara, pour 4 millions sur la détaxe du carburant.

Le rapport de M. Coudé du Foresto vous a donné toutes précisions sur ce point. Je tiens à confirmer d'ailleurs que les aéroclubs n'auront pas à supporter les conséquences de la réduction du crédit budgétaire car nous avons tenu à préserver l'action persévérante et méritoire qu'ils poursuivent en faveur de la formation aéronautique des jeunes. Nous étudierons aussi dans quelle mesure des aménagements pourraient intervenir en faveur de certaines catégories de petits avions de sport, mais le critère que nous retiendrons à cette fin n'a pas encore été défini.

En face de ces économies, on notera avec satisfaction la création de 265 emplois, dont 226 intéressent les services de sécurité et de contrôle de la navigation aérienne, dont les besoins déjà considérables croissent sans cesse au fur et à

mesure du développement du trafic sur nos aéroports et dans l'espace aérien dont nous avons, nous Français, la charge.

En même temps, les crédits de matériel pourront s'accroître de 22 p. 100 pour les services de la navigation aérienne et de 8 p. 100 pour la météorologie, où nous tenons à voir progressivement développer les recherches et les activités non aéronautiques.

En dressant la liste des principales économies, j'ai mentionné la subvention à l'aéroport de Paris. Cet organisme, en sa qualité d'établissement public, dispose d'un budget qui lui est propre, mais l'importance des tâches qui lui sont confiées lui assure, dans nos préoccupations de ce jour, une place tout à fait privilégiée.

L'année 1967 verra se poursuivre sur nos aérodromes parisiens l'effort d'équipement qui, seul, permettra d'accueillir le trafic accru des prochaines années — auquel M. Pisani faisait allusion ce matin — avec une qualité de service que nous tenons à voir maintenue au plus haut niveau possible.

Le programme retenu prévoit, en crédits de paiement, 185 millions de francs, principalement affectés à deux groupes d'opérations.

Paris-Nord, tout d'abord, où l'heureuse conclusion d'un accord amiable sur des bases assez satisfaisantes pour tous entre l'aéroport de Paris et la grande majorité des propriétaires et des exploitants permet une prise de possession des terrains plus rapide qu'il n'était à un moment donné envisagé et le démarrage très prochain des travaux préliminaires.

Orly, ensuite, où la construction d'une seconde aérogare de passagers va être entreprise pour mettre l'aéroport en état d'absorber un trafic qui doit rester en forte croissance jusqu'à la mise en service de Paris-Nord. En vue d'accueillir, dès 1970, les nouveau-quadri-réacteurs *Boeing 747*, il faut renforcer les ponts sur lesquels l'une des pistes principales, plusieurs voies de circulation et certaines aires de stationnement franchissent la route nationale n° 7.

Mais le centre de tout cela, la condition finale des choix auxquels nous avons dû procéder, c'est le développement du transport aérien français, et sous cet angle, il nous est un précieux réconfort de voir l'année qui se termine confirmer les espoirs qu'autorisaient déjà les résultats passés.

Air France, tout d'abord, a connu en 1965 une exploitation bénéficiaire. C'était la première fois depuis la création de la compagnie et, si cela était certes rendu possible par une conjoncture générale favorable, ce n'en était pas moins avant tout le fruit des efforts engagés depuis plusieurs années pour l'amélioration de la gestion et de la productivité de cette grande compagnie.

Le mouvement, stimulé par ce succès, s'est poursuivi et cette année, malgré l'incidence de grèves survenues avant l'été, le trafic de passagers devrait avoir progressé d'environ 12 p. 100 et le trafic fret de 25 p. 100. Il en résultera un bénéfice d'exploitation accru, vraisemblablement supérieur à 80 millions, ce qui est tout à fait remarquable si l'on tient compte des contingences internes et externes qui pèsent sur notre compagnie nationale. Ce chiffre ne doit toutefois pas faire illusion car il représente moins de 5 p. 100 de recettes de la compagnie, qui reste donc très vulnérable aux variations de la conjoncture et par exemple, aux offensives que pourraient mener, sur le plan tarifaire, ses plus importantes concurrentes mondiales.

Cette situation nécessite que soit développé l'équipement de la compagnie en matériel volant, et sans parler des *Concorde* dont la livraison ne pourra intervenir qu'à partir de 1971, il est significatif de dresser le tableau des commandes en cours, qui portent sur une valeur totale de 818 millions de francs : à livrer en 1967, deux *Boeing 707*-passagers convertibles en avions-cargos ; à livrer en 1968, trois *Caravelle*, quatre *Boeing 727* moyens-courriers de la série 200, un *Boeing 707* passagers et un *Boeing 707* cargo ; à livrer en 1970, quatre *Boeing 747* grands porteurs, longs courriers qui coûteront 100 millions sans leur dotation de pièces de rechange, l'ensemble représentant 120 millions.

L'introduction dans la flotte d'Air France en 1968 et en 1970 de deux types d'avions nouveaux, les *Boeing 720-200* et les *Boeing 747*, mériteraient des commentaires que je pourrais faire, mais qui déborderaient le cadre de cet exposé.

Disons seulement que l'accroissement du trafic justifie la mise en service, sur les lignes où la fréquence des vols est déjà suffisante, d'appareils de plus grande capacité unitaire, moins coûteux par place offerte et susceptibles, en conséquence, de permettre une baisse progressive des tarifs, elle-même génératrice de trafics nouveaux.

La commande, pour la même année 1966, de *Boeing 727-200* et de *Caravelle* montre bien qu'il s'agit de disposer pour chaque ligne de l'appareil le mieux adapté et non pas de remplacer un appareil toujours très apprécié par ses utilisateurs français et étrangers — les 26 commandes reçues dans les

douze mois écoulés en témoignent — appareil grâce auquel le réseau moyen-courrier de notre compagnie nationale doit une belle part des succès qu'il connaît.

La compagnie privée U. T. A. connaît, pour sa part, des succès non moins remarquables sur le réseau qu'elle a reçu l'autorisation d'exploiter. Les brillants résultats enregistrés sur ses lignes à destination du Pacifique viennent, en particulier, récompenser les efforts méritoires poursuivis pendant plusieurs années avec une clairvoyance que je tiens à souligner. Cela dit, je m'associe complètement à ce qui a été exposé par les rapporteurs au sujet de cette compagnie, qui n'est pas nationale, mais qui fait honneur à la nation.

Air Inter, dans un domaine où les difficultés sont toujours aussi nombreuses, a accompli également une œuvre remarquable. Le cap du million de passagers transportés dans l'année est allègrement franchi et la multiplication des services desservis en *Caravelle* sur les itinéraires qui justifient l'emploi d'un appareil de cette catégorie améliore encore le service fourni à la clientèle.

Le rythme de croissance du trafic pose toutefois des problèmes nouveaux et nécessite en particulier un effort d'investissement dont nous savons tout le poids. Nous avons été conduits, pour notre part, à accorder à Air Inter une autorisation de transport de vingt ans qui permet l'élaboration d'un programme d'équipement cohérent ; mais, en même temps, nous nous attachons à redéfinir, par une convention qui est en cours de mise au point, l'ensemble des rapports de la société avec l'Etat, qu'il s'agisse en particulier des procédures de définition du réseau contractuel, du régime d'éventuelles subventions ou de la fixation des tarifs.

Parlant d'Air Inter, je reviens un instant sur ce que M. Coudé du Foresto a signalé tout à l'heure et sur des appréhensions que je comprends bien.

M. Coudé du Foresto a appelé notre attention sur l'incidence pour l'exploitation d'Air Inter de la réduction des crédits affectés à la détaxe du carburant. Je puis vous donner l'assurance que le crédit prévu permettra de conserver, pour les lignes commerciales régulières, un taux de détaxe au moins égal à 30 p. 100. C'est encore une charge, mais moins importante que celle que vous supposiez. Elle conduira à une augmentation du coût direct d'exploitation qui est au plus égale à 3 p. 100. Ce n'est pas négligeable. Mais il reste vrai que nous n'avons pas voulu oublier Air Inter, et que, dans les calculs que nous avons faits, nous avons voulu lui laisser et laisser aux lignes intérieures un avantage.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, voulez-vous m'autoriser à vous interrompre ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Trois pour 100 pour une compagnie en expansion et qui fait des bénéfices, c'est ennuyeux ; 3 p. 100 pour une compagnie en déficit malgré tous ses efforts, c'est beaucoup plus grave.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Notez, monsieur le rapporteur, que je suis en droit comme vous de penser que Air Inter va connaître dans les années qui viennent un grand développement.

D'abord, cette compagnie se trouve dans une assez bonne situation et de plus en plus les gens vont prendre l'habitude de voyager ; or, sur certains trajets, elle se trouve admirablement placée.

De plus, rien qu'au cours de cette année nous lui avons donné de nouvelles autorisations, et nous voyons bien que son trafic est en progression régulière puisque, aux autorisations que nous avons données a correspondu tout de suite une clientèle d'une certaine importance.

Enfin, il nous faut constater les faits. Je ne peux pas évidemment me réjouir, mais je suis amené à vous dire tout de même que, devant les difficultés, nous avons voulu au moins mesurer les choses, en particulier pour la compagnie Air Inter à laquelle va si naturellement notre sympathie.

Votre rapporteur, M. Pams, a d'ailleurs posé deux questions à propos d'Air Inter.

Air Inter supporte actuellement la T. V. A. sur les investissements qu'elle effectue. On doit remarquer, toutefois, que cela n'a pesé jusqu'ici que faiblement sur son compte d'exploitation, puisqu'elle a surtout acquis, jusqu'à présent, des avions d'occasion. Il en ira, bien sûr, différemment pour 1967 du fait de l'achat de plusieurs « *Caravelle* ». A partir de 1963, et en application du nouveau régime, la société sera assujettie à la T. V. A. au taux de 12 p. 100 pour les transports de voyageurs et elle pourra, selon la règle générale, récupérer les taxes qui grèvent ses investissements.

M. Pams nous a fait part de ses observations sur la répartition du capital de la société. C'est une question qui n'est pas simple,

dont je me suis beaucoup préoccupé au cours de cette année, dans le même souci qu'évoquait M. Coudé du Foresto, il y a un instant, parce qu'il faudra à Air Inter, demain, sur le plan technique, de nouveaux développements et, par conséquent, sur le plan financier, de nouvelles ressources qu'elle pourrait être amenée à trouver à l'intérieur d'un capital en augmentation.

Cette hypothèse nous fait automatiquement poser une série de questions, car on peut concevoir que son capital soit augmenté exactement à la proportionnelle de ce qu'il est actuellement, comme on peut imaginer aussi que d'autres intervenants entrent en action. Alors, il y a deux possibilités : ou bien c'est l'Etat qui s'occupe de l'affaire et il s'en occupe en totalité, ou bien — et dans l'état actuel des choses cela aurait plutôt ma préférence — un relais de capitaux privés intervient qui n'empêcherait pas un contrôle très précis de l'Etat. Ce contrôle s'exercerait avant tout en raison des autorisations données au préalable.

On ne conçoit pas en effet qu'un changement puisse intervenir, l'Etat étant actuellement majoritaire, sans qu'il ait posé ses conditions. Je reconnais que c'est un problème très délicat, mais il est à l'étude.

Quelquefois certains membres du Parlement nous demandent pourquoi la S. N. C. F. détient près d'un quart du capital d'Air Inter et si cela ne peut être un frein dont pourrait souffrir l'évolution de la compagnie ? Cela aussi fait partie des grandes questions qui se posent. Dans l'état actuel des choses, il faut reconnaître que ce n'est pas la S. N. C. F. qui a gêné les progrès de la compagnie Air Inter. Il y a une collaboration très amicale entre tous. A ce sujet, la participation d'Air France au capital d'Air Inter m'invite à rappeler les efforts très nombreux déployés par Air France pour aider sa consœur.

Mais dans l'avenir, s'il y avait une augmentation de capital, on pourrait imaginer que la part de la S. N. C. F. reste ce qu'elle est plutôt que de suivre à la proportionnelle l'augmentation qui serait faite par l'entreprise. On peut très bien imaginer que la place supplémentaire à prendre soit prise par quelqu'un d'autre. C'est une formule à laquelle nous avons beaucoup réfléchi. Je m'explique franchement avec vous sans prendre toutefois position : on peut se demander quel serait le moyen à trouver, je ne le sais pas encore, pour que le Gouvernement puisse assurer par des moyens financiers d'Etat la relève de la S. N. C. F. et d'Air France de telle manière qu'il demeure majoritaire dans cette société, ce qui peut se concevoir et paraître à beaucoup d'égards souhaitable.

Un grand nombre d'hypothèses se font jour et nous les étudions avec beaucoup de soin, mais il faut un certain temps avant d'aboutir. Une chose est certaine : le développement magnifique d'Air Inter. Nous serons peut-être obligés de trouver sur le plan financier, par conséquent sur le plan du capital, des solutions neuves pour un avenir assez proche.

Je ne dois pas oublier d'autres transporteurs qui se sont attachés à développer des trafics spécialisés et qui ont obtenu aussi dans leur domaine d'activité des résultats méritoires.

Air France, U. T. A. et Air-Inter n'en sont pas moins les trois grands pôles du transport aérien français et c'est pourquoi je voulais leur faire une part importante dans mon exposé. Je saisis cette occasion pour souligner les efforts de tous ceux qui, dans les compagnies et sous la direction d'équipes de grande valeur, ont su maintenir très haut — et nous en sommes fiers — le prestige des ailes françaises et de notre aviation commerciale.

La situation du personnel navigant pose des problèmes particuliers et une commission spéciale qu'a bien voulu présider, avec une très haute autorité, M. le conseiller d'Etat Janot a été chargée d'en étudier les principaux aspects à la demande de M. Pisani et de moi-même. J'ai confiance que les mesures qui pourront être prises contribueront à confirmer le rétablissement d'un climat psychologique meilleur et que chacun, particulièrement à la compagnie nationale, se sentant responsable des progrès de son entreprise, souhaitera régler désormais ses problèmes autrement que par des arrêts de travail dont les conséquences sont bien lourdes pour tous.

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé. L'aviation est une technique au service de tous, mais venant de faire allusion à la situation du personnel et à tout le grand passé des ailes françaises, je dirai aussi que c'est un état d'esprit. Le tour d'horizon que nous venons de faire ensemble à l'occasion de l'examen de ce budget de l'aviation civile me permet, en conclusion, de vous dire d'abord que l'aviation française entend garder la place ; ensuite qu'elle a, dans le budget de l'Etat, une situation privilégiée qui indique bien quelles sont les intentions du Gouvernement et de la nation, et enfin que les réalités d'aujourd'hui comme les ambitions de demain nous invitent, peut-être plus dans ce domaine que dans d'autres, à faire équipe avec autrui et que les concours que nous avons trouvés auprès des nations amies sont la condition et le gage d'un avenir prospère pour eux comme pour nous.

Quand je parle de faire équipe avec autrui, j'entends qu'il faudrait faire équipe d'abord entre nous, avoir confiance en

nous-mêmes. Une grande politique de l'aviation suppose au premier chef l'union du Parlement et du Gouvernement. Que tous ceux qui sont passionnés d'aviation — et comment ne le serions-nous pas nous-mêmes — que tous ceux qui attendent beaucoup de nous, mais qui comprennent parfaitement que nous ne pouvons ni tout faire ni tout donner, sachent que nous sommes bien décidés à aller de l'avant, ensemble, pour tout ce qui est essentiel, persuadés que nous sommes qu'au-delà des réalités économiques de notre temps, l'aviation servira, et c'est probablement son rôle le plus noble, le rapprochement, la coopération et la compréhension entre toutes les nations du monde. (Applaudissements.)

M. Guy Petit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guy Petit, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Petit. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai moins l'intention de vous répondre que de vous poser quelques questions.

Ma première question concerne la situation très inquiétante où se trouve l'usine de construction aéronautique Bréguet à Anglet, dans l'agglomération Bayonne-Biarritz. Cette usine, qui emploie 1.800 personnes, réduit à quarante heures son horaire de travail et envisage le licenciement de 500 ouvriers et employés dans les premiers mois de 1967, sans espoir de les réembaucher ou de procéder à de nouvelles embauches à la fin de 1968 ou au début de 1969.

Ma préoccupation s'ajoute à celles exprimées déjà par M. Méric pour les usines Bréguet de Toulouse et de M. David, qui a signalé qu'on devait s'attendre à des réductions de plus d'une dizaine de milliers d'emplois dans l'aéronautique.

Dans notre région d'environ 100.000 habitants, il est très difficile de reclasser ces 500 employés et ouvriers qui vont être mis au chômage, car d'autres usines ont déjà été fermées. La situation de l'emploi est donc très délicate. Cela est d'autant plus fâcheux qu'il semble qu'à la fin de 1968 et au début de 1969, l'usine Bréguet devra rebaucher autant de personnel qu'elle vient d'en débaucher, sinon davantage. Cette situation en dents de scie est extrêmement préjudiciable, là comme en d'autres endroits, à la qualité de notre fabrication, car il est bien certain que l'homme, que l'ouvrier entre pour la plus grande partie dans la qualité de ce potentiel de fabrication.

S'il n'y a aucune permanence sérieuse de l'emploi, une désaffection se produira. Et à qui la faute ? Ce n'est pas tellement le but de mon propos. Il y a eu un manque de coordination lorsque a été entreprise la construction du *Breguet 941*. On espérait que des commandes viendraient de l'étranger, qui s'était beaucoup intéressé à cet appareil à décollage et atterrissage très courts. Mais l'étranger s'est aperçu qu'en France les commandes avaient été limitées à quatre exemplaires. Bien entendu, cela a refroidi l'enthousiasme parce qu'à l'étranger on s'est demandé pourquoi cet appareil n'avait pas eu l'heur de plaire au ministère des armées ou à la compagnie nationale.

J'ai déjà saisi, comme les autres parlementaires de notre département, comme les syndicats, le comité d'entreprise, les autorités préfectorales l'ont fait, le ministre de l'industrie. Mais je veux attirer encore votre attention sur cette situation extrêmement sérieuse.

Ma deuxième observation n'a pas un caractère local et concerne la réduction de la détaxation de l'essence pour les transports intérieurs. En se penchant sur l'histoire de la création d'un réseau des transports intérieurs en France, l'on peut constater que la mise en train d'une organisation nationale ou paranationale comme Air Inter a été considérablement retardée par le refus obstiné du ministère des finances d'accorder cette détaxation. C'est ainsi, par exemple, que le voyage de Bruxelles à Paris coûtait beaucoup moins cher que le voyage de Lille à Paris. C'est un des motifs pour lesquels Air Inter a eu des débuts extrêmement difficiles. Aujourd'hui, cela va beaucoup mieux et nous nous félicitons tous des résultats qui ont été obtenus, d'ailleurs avec le concours et la garantie des collectivités locales qui ont fait un gros effort pour créer des lignes et des services aériens. Mais, dès que les choses vont un peu mieux, le ministère des finances se précipite avec son habituelle voracité ! (Sourires.) Excusez-moi d'employer cette expression, mais c'est bien ainsi que les choses se passent : à peine les choses vont-elles un peu mieux que les services des finances essaient de réaliser des économies. Il est trop tôt pour agir ainsi ! Je ne dis pas que ce ne soit pas possible, mais simplement lorsque Air Inter aura atteint un bon régime de croisière et sera à l'abri des surprises ! Quelles vont être les répercussions locales ? Les collectivités locales se sont engagées — moralement pour plusieurs années, juridiquement par le vote annuel des crédits — à garantir les risques de déficit. Là où il n'y avait pas de déficit, on risque d'en créer un et, là où il en existait déjà un, on va l'aggraver. Les collectivités peuvent-elles abandonner des lignes qui paraissent devoir bénéficier d'une certaine faveur et dont on peut dire

déjà qu'elles ont de l'avenir et qu'elles seront un jour équilibrées ?

Est-il juste, encore une fois, que ce soient toujours les collectivités locales qui doivent supporter les conséquences ? Cela devient une véritable manie dans tous les domaines que de se décharger au détriment des collectivités locales sous prétexte — des ministres, notamment M. Pompidou, l'ont dit — qu'il est plus facile de faire payer l'impôt à ceux qui sont plus proches des réalisations et qui voient de façon plus concrète et plus directe où passe l'argent des contribuables.

Cela peut être vrai, mais à condition de ne pas dépasser la mesure. Or, la mesure, on est en train de la dépasser dans tous les domaines. Je voudrais penser, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous pourrez obtenir — dans le collectif que vous nous avez annoncé — qu'on renonce à cette réduction de la détaxation de l'essence, que l'on peut comparer, bien que les répercussions en soient moins sérieuses, à la suppression de l'exonération de la taxe sur l'essence en faveur des touristes étrangers. C'est une mesure qui n'a procuré que des économies tout à fait médiocres, mais dont les incidences ont été absolument déplorable.

Je sais bien que c'est le ministère des finances qui commande, mais nous vous demandons, parce que nous sommes satisfaits du travail que vous faites et des résultats obtenus, de vous armer d'un triple airain et de vous battre chaque fois que vous êtes en présence de la voracité dont j'ai parlé. Tenez-vous très fermement et nous vous en remercierons bien volontiers. (Applaudissements.)

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je désire répondre en quelques mots à M. Guy Petit, et d'abord à la première partie de son intervention.

En 1945, lors de la dissolution du ministère de l'air, ses tâches ont été réparties entre l'aviation civile et le ministère des armées. C'est le ministère des armées qui exerce, en fait, une tutelle sur la construction et j'accepte très volontiers de me faire votre interprète, monsieur Guy Petit, et de parler de cette question à M. Messmer. C'est un sujet particulier et sérieux et nous aurions peut-être à nous en entretenir ensemble avec lui. Je suis à votre disposition, bien sûr, surtout s'agissant de problèmes sociaux comme ceux-là.

Quant à ce que vous avez dit du ministère des finances, je dois vous faire observer que je me trouve, moi, à la tête d'un secrétariat d'Etat qui consomme tellement de crédits que je suis tenté de comprendre un peu parfois le ministère des finances ; mon secrétariat d'Etat a sous sa tutelle plus de 500.000 personnes, c'est un ensemble extraordinairement vaste et, de toutes parts, on lui demande de l'argent. Toute une série d'affaires marchent plus ou moins bien et, quand on nous demande de l'argent, vous devinez bien où nous allons le chercher : rue de Rivoli ! J'essaie de plaider ma cause au mieux, avec vigueur même comme vous me l'avez recommandé il y a un instant, mais, si une affaire marche un peu mieux et si le ministère des finances voit la possibilité d'arrêter telle mesure, de revenir sur une mesure favorable qui ne devient plus indispensable, sa réaction naturelle est bien compréhensible. Vous prétendez, vous, que le ministère des finances s'efforce de réaliser des économies sur les crédits. Pour une fois, un ministre dépensier se fera son défenseur : nous nous précipitons presque quotidiennement sur le ministère des finances pour obtenir des crédits et il est bien normal qu'une fois de temps en temps il essaie de se rattraper. (Sourires.)

M. Gustave Héon. Les collectivités locales voudraient bien en profiter.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant la section IV, Aviation civile, du ministère de l'équipement, qui figurent aux états B et C respectivement annexés aux articles 23 et 24.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III : plus 3.118.283 francs. »
Personne ne demande la parole ?..

M. Léon David. Le groupe communiste vote contre les crédits de ce titre et contre l'ensemble des crédits de cette section.

M. le président. Je mets aux voix le crédit du titre III pour l'aviation civile.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : moins 11.986.500 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V :
« Autorisations de programme : 927.600.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 530.147.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :
« Autorisations de programme : 24.950.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 13.293.000 francs. » — (Adopté.)

SECTION V : MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant la section V, Marine marchande, du ministère de l'équipement.

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

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a sept ans déjà, je pense avoir été le premier parlementaire à souhaiter de cette tribune que soient réunis un jour dans les mêmes mains les problèmes intéressant l'aviation marchande et la marine marchande. Je suis donc comblé aujourd'hui par votre présence. J'avais, je dois le dire, été un peu plus loin puisque j'avais imaginé que les problèmes d'infrastructure — j'avais même pensé aux phares et balises — soient également dans les mêmes mains.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le budget de la marine marchande dont j'ai consigné les chiffres dans mon rapport écrit est, au principal, je ne manque aucune occasion de le rappeler, un budget de subventions et d'interventions publiques qu'il appartient au rapporteur de la commission des finances de justifier devant vous chaque année. Ce budget contient aussi un chapitre de dispositions intitulé « Moyens des services » qui s'achemine, lentement mais sûrement, à un niveau où les services n'auront plus de moyens du tout ! Des observations très vives ont été faites à ce sujet devant l'Assemblée nationale. Il est inadmissible qu'une réduction de crédits aussi importante que celle qui touche aux moyens de fonctionnement de l'inscription maritime préjuge les recommandations que pourrait faire une commission qui ne s'est encore jamais réunie. Cette décision est profondément regrettable par le trouble qu'elle jette dans les esprits. Nous n'avons aucun moyen de rétablir les 500.000 francs supprimés, mais nous avons le devoir d'affirmer que cette décision est une erreur. Je sais que mon collègue M. Yvon vous le dira au nom de la commission des affaires économiques, mais aussi au nom des populations maritimes qui vont en faire les frais. Je m'associe pleinement à ses déclarations.

La dotation annuelle à l'établissement national des invalides est majorée au même titre que sont majorés dans tous les budgets les chapitres consacrés aux traitements d'activité ou aux retraites. L'intervention de l'Etat est liée ici à l'évolution du salaire forfaitaire.

J'ai réclamé naguère avec vigueur une remise en ordre de l'établissement. Aujourd'hui, je tiens à rendre hommage à l'effort qui a été fait à cet égard. Et je me suis fait un devoir de déposer l'amendement qui va permettre de régulariser la situation des fonctionnaires des anciennes trésoreries des invalides qui, par suite de la réforme concrétisée par le décret du 20 mai 1966, ne se trouve plus rattachés à aucun statut.

Je remercie M. le secrétaire d'Etat au budget d'avoir bien voulu me faire savoir qu'il s'efforcera de trouver le moyen d'y faire bon accueil. Je n'en suis que plus à mon aise pour exprimer le vœu que soit rayée du vocabulaire des discussions budgétaires, voire de la pensée de tous, l'expression « aggravation du déficit des invalides de la marine » employée trop souvent à l'égard d'une dotation qui reste, pour l'essentiel, la couverture de la dette contractée par l'Etat à l'égard du régime.

Le problème des pêches est un problème si vaste et si inquiétant qu'il m'est impossible de l'aborder dans le temps de parole qui m'est imparti et que je dois m'efforcer de respecter. Notre collègue M. Yvon, et je le remercie de m'en avoir informé, le fera avec le talent et la compétence particuliers au conseiller général de l'île de Groix, pépinière des meilleurs parmi les meilleurs marins.

En m'associant aux observations qui seront faites, je désire pourtant vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous avons apprécié — et je vous en ai félicité devant la commission des finances — votre action personnelle pour aboutir aux

amendements qui correspondent aux assurances que vous-même et M. le secrétaire d'Etat au budget avez données lors de la deuxième délibération qui a eu lieu à l'Assemblée nationale.

La modification des chapitres 44-01 et 64-00 du présent budget est une des très rares augmentations de crédit souhaitées par le Parlement et présentées par le Gouvernement au cours de la discussion budgétaire.

Entre les anciens chiffres et ceux de vos amendements il y a près de 10 millions de francs de différence. Nous aurions souhaité le double, mais entre un vœu pieux et le résultat que vous nous apportez, je préfère ce qui est positif et je suis heureux que le Gouvernement ait ainsi reconnu l'urgence et la nécessité d'une intervention en faveur de notre industrie des pêches maritimes.

Mesdames, messieurs, il est généralement admis que le problème des transports est le problème dominant de notre économie moderne. La part du transport maritime ne préoccupe guère nos compatriotes. peu avertis dans la majorité des cas de la place occupée, à leur insu, par la présence d'un navire dans la satisfaction des mille besoins de leur vie de tous les jours. Lorsque cette préoccupation existe, elle est orientée sur des problèmes que l'on découvre dans les journaux, à propos de constructions navales par exemple, ce qui est utile sans doute, à condition toutefois de ne pas mettre la charrue avant les bœufs ou, si vous préférez, de se souvenir qu'une boutique sans clientèle est une boutique vouée à la disparition, ce qui était en train de se produire tout doucement malgré des avertissements mille fois répétés et en particulier à cette tribune depuis des années.

Eh bien ! il semble cette fois que la leçon ait porté, enquêtes, sondages et statistiques ayant confirmé qu'au train où allaient les choses il suffirait d'atteindre 1970 pour constater que sur cent navires chargeant à tonnage égal dans les ports français, quatre-vingt-quatorze seraient des navires étrangers et six seulement des navires français. La fin du V^e Plan risquait ainsi de coïncider avec une dépendance quasi-totale de notre pays pour ses approvisionnements et pour ses exportations de marchandises diverses, à l'exception toutefois des hydrocarbures et des pondéreux solides où la situation apparaît heureusement plus saine.

Une politique de la marine marchande a donc été esquissée à travers un plan de réforme à trois volets, recherche, investissements, profession, plan dont j'ai pu entretenir le Sénat l'an dernier mais dont j'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous disiez où il en est aujourd'hui.

Vous en avez d'autant plus le devoir que, je crois pouvoir l'affirmer, le Gouvernement, dont l'inspiration et le langage a été le plus souvent et pour cette affaire le secrétaire général de la marine marchande M. Jean Morin, dont le nom restera attaché à cet immense effort, ne peut trouver dans un autre secteur de notre économie un résultat aussi significatif que celui qui a porté une profession dont l'avenir n'est pas assuré à s'engager dans le risque énorme d'un renouvellement de 40 p. 100 du tonnage de la flotte de charge française pour tenter d'en faire, d'ici à 1970, l'outil capable de courir sa chance sur un marché international peu accueillant ou inaccessible jusqu'ici au pavillon français, assoupi depuis trop longtemps sur des trafics protégés ou sur les lignes privilégiées d'un empire qui n'existe plus.

Ceci est un fait acquis, les contrats sont signés, apportant un labeur important dans les chantiers pour des livraisons qui vont s'échelonner pendant quatre ans et qui vont jouer un rôle qui sera déterminant non seulement dans la recherche d'une prospérité retrouvée pour notre marine marchande et l'avenir de ceux qui en vivent, mais pour empêcher que ne s'ouvre une brèche dans la politique d'indépendance à laquelle notre pays a tant de raison de vouloir prétendre.

Alors je me tourne vers vous, monsieur le secrétaire d'Etat, car le Gouvernement, par ses promesses et par ses engagements, est solidaire de cet effort. Ou en êtes-vous, ou plus exactement êtes-vous en mesure de nous dire où en est, vis-à-vis de vous, le ministre des finances à propos des mesures financières associées par le Gouvernement et, pour ce qui le concerne, au plan de réforme de la marine marchande ? Où en êtes-vous des primes de modernisation ? Où en êtes-vous de cette promesse d'une assimilation vingt fois motivée de l'industrie des transports maritimes aux industries exportatrices, dont on discute encore, semble-t-il, pour savoir si la marine marchande est une industrie exportatrice, tandis que les statisticiens du ministre de l'économie et des finances affichent imperturbablement à leur tableau le déficit des transports maritimes dans la colonne négative de notre balance des comptes, où le poste est au rouge depuis des années ?

Où en êtes-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, en matière de contribution de l'Etat à un effort de recherche dont les résultats acquis sont encourageants, mais doivent être pour-

suivis jusqu'à couvrir d'un label indispensable une évolution technique dont il est humain qu'elle soit mise en cause jusqu'au moment où les ingénieurs qui l'ont inspirée, bousculant une fois de plus en un demi-siècle traditions et aspirations des uns et des autres, auront démontré qu'il faut vivre avec son temps et que celui pendant lequel nous vivons, dans la recherche, et un affrontement des méthodes qui assureront demain une nouvelle rentabilité du tonnage, commande aussi à terme l'existence de la flotte sans laquelle il n'y a point d'avenir pour les marins ?

Ma troisième et dernière question à propos de l'armement occupera, je l'espère, la première place dans votre réponse, car elle concerne les hommes et l'expérience montre que les problèmes qu'elle pose restent à surmonter avant de pouvoir dire que le plan de réforme de la marine marchande est complètement engagé. Où en êtes-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, de ce problème trop polarisé jusqu'ici sur son seul aspect technique ? Qu'attendez-vous pour faire connaître l'ampleur des décisions que le Gouvernement semble décidé à prendre et à propos desquelles j'ai dit à une autre tribune combien il était regrettable que le ministre de l'équipement n'ait pas marqué devant l'Assemblée nationale la connaissance qu'il avait de l'inquiétude des marins sur l'avenir de leur métier ?

Ce métier, monsieur le secrétaire d'Etat, je le connais. Je sais la vocation qu'il réclame, les sacrifices qu'il impose et le chagrin qui accompagne souvent l'obligation d'y renoncer. Le malentendu semble total, à l'heure actuelle, entre l'idée que les marins se font de leur avenir et les raisons d'une politique qu'ils ne comprennent pas, parce qu'on n'a pas pris la peine de la leur expliquer, avec des mots à leur portée et des exemples comme celui que j'ai donné au début de mon discours et que je vais répéter à leur intention et aussi à la vôtre, monsieur le secrétaire d'Etat, parce que j'ai eu l'impression que vous faisiez des signes de dénégation. Mes sources sont précises, elles se trouvent exactement dans le projet de réforme de la marine marchande qui est signé de M. Jean Morin.

J'ai dit et je répète qu'il suffira d'atteindre 1970 pour constater que sur cent navires chargeant à tonnage égal dans des ports français, quatre-vingt-quatorze seront des navires étrangers et six seulement des navires français si la politique que nous essayons de mettre en application aujourd'hui ne réussit pas.

Faites ce qu'il faut, je vous en prie. Ne laissez pas défigurer une action qui comporte peut-être des lacunes et des erreurs de détail, mais dont l'objectif est justement d'éviter ce que les marins redoutent le plus : une situation sans avenir. Appuyez-vous aussi sur les hommes, sur les officiers dont les qualités morales vont de pair avec la formation professionnelle qu'ils ont reçue. Evitez de les blesser inutilement.

Je me suis laissé dire que vous envisagiez de revenir à la loi de 1893 qui supprimait par extinction le titre de capitaine au long cours issu de l'ordonnance du 1^{er} juillet 1814, pour créer des capitaines de première classe et des capitaines de deuxième classe. La tempête de critiques et de protestations dura trois ans, jusqu'au rétablissement du titre de capitaine au long cours en 1896. Les tenants de la réforme, c'étaient les mêmes, monsieur le secrétaire d'Etat, qui avaient voulu faire revivre la marine à voiles, revenant cependant à la charge pour faire des capitaines « ordinaires » et des capitaines « supérieurs ». Nouvelle querelle inutile qui dura jusqu'en 1913.

Dans tous les pays du monde, quelle que soit la langue ou la couleur de la peau, celui qui monte à bord d'un navire sait qu'il appellera *Captain* le responsable du bâtiment. Alors je vous en prie, n'y changez rien, faite l'économie d'une nouvelle querelle.

Avant de clore cet exposé, limité par le temps, je dirai un mot des deux compagnies de navigation qui font de l'Etat le premier armateur de France : la Compagnie des messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique.

Tout en constatant la diminution du concours apporté par les deniers publics à l'exécution des services maritimes d'intérêt général, votre commission a estimé que l'examen du budget de la marine marchande pour 1967 était pour elle l'occasion de se livrer à certaines investigations sur la situation des deux compagnies d'économie mixte, qui ne fait plus l'objet de l'attention périodique du Parlement depuis que la passation des avenants à leurs conventions respectives modifiant le montant de la contribution financière de l'Etat a été transférée du domaine législatif au domaine réglementaire.

Elle a notamment estimé que tant les changements d'ordre politique intervenus dans les territoires desservis par les réseaux contractuels des deux compagnies que l'évolution économique et technique des moyens de transport justifiaient qu'elle formulât un avis sur la valeur actuelle du critère d'intérêt général qui sert de base à la définition des services contractuels et constitue la raison d'être de la contribution financière de l'Etat.

C'est donc en particulier sous cet angle qu'ont été conduites les investigations de votre commission telles que vous les trouverez consignées dans mon rapport écrit.

Il reste le cabotage. Le crédit prévu pour 1967, un million de francs, est réduit de moitié par rapport à celui de 1966. Le Gouvernement estime que l'effort accompli par l'Etat, depuis onze années, en faveur de l'armement au cabotage a aujourd'hui atteint son objectif qui était d'assurer la modernisation de la flotte française de cabotage et qu'il convient seulement, avant de remettre l'exploitation de ces navires dans le droit commun, de ménager une période de transition.

Votre commission s'étonne d'un pareil *satisfecit* alors qu'il est patent que les deux tiers des besoins français en cabotage sont couverts par l'appel aux navires étrangers dont la vitalité sur nos côtes est extraordinaire. Elle regrette dans tous les cas qu'une pareille mesure ait été prise avant que ne soient connues les conclusions de l'étude demandée par le Premier ministre à la société d'études techniques et économiques, étude qui ne manquera certainement pas de faire ressortir que si l'aide apportée par l'Etat avait permis la construction ou la modernisation d'une flotte de navires de moins de 500 tonneaux, celle-ci était encore insuffisante pour assumer le rôle qui devrait être le sien dans le développement économique des régions littorales françaises.

Votre commission demande que tout soit mis en œuvre pour assurer la continuité de l'effort entrepris depuis 1965 et la réduction de moitié du crédit accordé au cabotage allant à l'encontre de cet objectif, elle insiste pour que cette mesure soit reconsidérée.

J'en arrive maintenant au dernier chapitre, traditionnellement le plus important, du budget de la marine marchande, celui des allocations qui donnent à la construction navale, à défaut de protection douanière, le moyen d'offrir ses navires au prix international. Le temps n'est plus où le prix international se mesurait à Londres. C'est aujourd'hui le Japon qui est chef de file avec une production égale à celle de tous les autres chantiers réunis dans le monde. Il existe des signes cependant qui montrent que le Japon cherche à freiner et à orienter l'accroissement démesuré de sa construction navale. C'est ainsi qu'un groupe très important n'a été autorisé à construire une nouvelle forme de très grande largeur que sous réserve qu'une autre forme, à peine achevée, ne soit utilisée que pour les réparations, à l'exclusion de toute construction neuve et également sous la condition que deux cales d'un autre chantier du même groupe soient désaffectées.

Dans le même temps, fidèle à une politique constante dans tous les domaines, le Japon cherche toujours à s'assurer les meilleurs brevets. C'est ainsi que les techniques françaises utilisées pour la construction du grand navire méthancier *Jules-Verne* qui est affrété par Gaz de France ont fait l'objet d'un accord de licence que les autorités japonaises viennent de valider, décision fort intéressante étant donné le développement et l'évolution du transport des gaz liquéfiés.

Le problème qui reste posé en France est celui des prix et c'est un problème à double tranchant.

Les obligations du Traité de Rome amenuisent chaque année la contribution de la loi d'aide, qui sera au niveau zéro en 1970, ou pour le moins à un niveau qui ne sera plus particulier à la construction navale française.

Or les chantiers devront continuer à vendre au prix international et le produit de cette vente doit assurer la rentabilité du chantier, l'équilibre étant conditionné par la puissance et par le rendement des moyens de production. Le gouvernement s'est engagé — et nous l'avons approuvé — dans une politique autoritaire dont les verdicts sont demeurés sans appel, pour aboutir à des fermetures et à des concentrations qui font encore l'objet de difficultés qui sont loin d'être surmontées.

L'accident de parcours le plus spectaculaire, celui des chantiers de la Seyne, semble surmonté. Une ombre est passée récemment sur un autre chantier, celui de La Ciotat, dont le carnet de commandes est heureusement rempli. Il y a là cependant une situation qui peut devenir préoccupante, et dont le Gouvernement ne peut se désintéresser.

Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, je dois vous le demander, où en êtes-vous, et qu'allez-vous faire, pour que les investissements réclamés par votre politique de compétitivité des prix trouvent les moyens de leur équilibre financier ?

Ce n'est pas dans les 350.000 tonneaux compensés qui limitent actuellement le maximum de production et que doivent se répartir les grands chantiers qui restent en activité que la rentabilité de ces investissements sera trouvée.

Là aussi les choses sont trop rapides. M. le ministre de l'équipement me faisait penser à Jules Verne ce matin lorsqu'il parlait de navires pétroliers qui atteindront la mégatonne, mais combien de prédictions de Jules Verne ne se sont-elles pas réalisées ? La taille des navires, les problèmes posés pour leur construction, démolissent plus vite qu'elles n'ont été construites

les théories prévisionnelles qui ont suivi la publication du Livre blanc.

Le caractère cyclique de l'industrie de la construction navale est une fois de plus amplement démontré. Les besoins structurels sont connus, les besoins conjoncturels ne le sont pas. Il faut cependant que l'industrie navale soit prête à y répondre. L'histoire est riche d'enseignements sur ce que coûte à une nation maritime l'impossibilité de construire en temps utile les navires dont elle a besoin.

Nous constatons aujourd'hui que les carnets de commande sont remplis. Mais nous voyons aussi, à la lecture des bilans, que la santé de nos chantiers demeure fragile. C'est un bien si précieux, monsieur le secrétaire d'Etat, que je pense être l'interprète du Sénat tout entier pour vous demander d'y veiller avec beaucoup de soin et de faire en sorte, en un mot, que notre industrie navale soit prête, lorsque vont s'ouvrir les frontières européennes, à une échéance si utilement rappelée à cette tribune ce matin par M. le ministre de l'équipement à propos de la modernisation de nos ports, dont la meilleure justification sera la part prise dans l'avenir par le développement de notre pavillon.

C'est la grâce que je vous souhaite pour la défense d'une cause qui est chère à mon cœur parce qu'elle est utile à mon pays. (*Applaudissements.*)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, votre commission des affaires économiques et du Plan, me confiant cette année encore son rapport pour avis, m'a chargé d'apporter au Gouvernement son accord sur les dotations budgétaires du ministère de la marine marchande et des pêches maritimes, et de vous inviter à les voter dans toutes leurs dispositions.

Est-ce à dire que cette approbation doit être donnée sans réserve, sans que certaines critiques qui lui paraissent fondées ne soient exprimées du haut de la tribune du Sénat ? Assurément non. Le budget est le reflet, l'expression de la politique gouvernementale. La discussion de ses divers fascicules permet aux parlementaires, exerçant ainsi une de leurs prérogatives essentielles, de porter un jugement sur l'orientation que le Gouvernement entend donner à sa politique et, s'ils n'approuvent pas celle-ci, de tenter d'infléchir cette orientation vers des objectifs, vers des perspectives qui lui paraissent plus conformes à l'intérêt national.

C'est bien dans ce sens que votre commission des affaires économiques m'a mandaté à cette tribune pour vous exprimer sa satisfaction sur certaines de vos décisions, déplorer certaines initiatives prises au détriment de nos activités maritimes et regretter certaines insuffisances qui risquent de les compromettre gravement.

Certes, le premier examen de ce budget nous permet de constater que le total des crédits ouverts pour 1967 est en augmentation par rapport à celui de 1966. En effet, cette année, l'ensemble des dotations de la marine marchande, compte tenu des crédits affectés à la section commune du ministère de l'équipement, s'élève à la somme de 807 millions de francs, en hausse de 13 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Cette augmentation ne saurait nous inciter pourtant à l'optimisme quand on se rappelle la médiocrité du budget de 1966, qui se trouvait en diminution de près de 7 p. 100 sur celui de 1965. Les perspectives que nous ouvrent les projets gouvernementaux, l'insuffisance des crédits de certains chapitres ne sont donc pas de nature à nous faire revenir sur l'appréciation pessimiste que nous formulions déjà lors des discussions budgétaires précédentes.

Certaines mesures mêmes sont telles que nous éprouvons les plus vives inquiétudes sur la conception que le Gouvernement semble retenir de certains aspects de sa politique maritime.

La première critique trouve sa justification dans la décision récente du ministère de l'équipement de procéder à de profondes réformes de structures. Sous l'ancien régime, l'exercice de la puissance publique en matière de marine marchande était l'apanage de l'amirauté, qui réunissait sous son autorité tous les services maritimes. Il nous a transmis ce monument que constitue l'ordonnance d'avril 1681, le plus remarquable du règne de Louis XIV, monument éternel, a-t-on dit, de sagesse et d'intelligence. La révolution crut bon de supprimer cette puissante institution et répartit ses attributions entre différents départements ministériels.

Depuis cette époque, la réorganisation administrative de la marine marchande a connu bien des vicissitudes. Ballottée d'un ministère à l'autre, elle a toujours fait figure de parent pauvre.

Malgré les inconvenients qui résultent à coup sûr de cette dispersion, nous assistons aujourd'hui à un nouveau démantèlement de notre administration maritime, puisque les crédits

du personnel des services de l'inscription maritime subissent un abattement provisionnel de 461.000 francs, entraînant la suppression dans les services extérieurs de 35 emplois d'agents de diverses catégories.

Une telle mesure est considérée comme une incohérence de la part de ceux qui savent l'étendue et la complexité du problème au niveau des quartiers d'inscription maritime, sur tous les plans : administratif, financier, économique et social. N'a-t-elle pas déjà été interprétée comme le désir de démanteler une administration dont l'existence n'est au fond que l'expression de la politique maritime de la France ?

Cette appréciation paraît d'autant plus fondée que l'une des quatre directions du secrétariat d'Etat à la marine marchande doit disparaître et que le transfert à la section commune du ministère de l'équipement de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes se trouve déjà réalisé. Entend-on par là favoriser les activités de cet organisme orienté exclusivement vers le développement de nos pêches maritimes ? Nous ne le croyons pas ; nous sommes même persuadés du contraire.

D'ailleurs, n'est-ce pas dans le même esprit que se trouve réduite de moitié la subvention accordée aux écoles de pêche et de commerce inscrites au chapitre 43-23 ? L'autre moitié se trouve virée au fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale dépendant des services du Premier ministre, qui se voit également attribuer les crédits de la promotion sociale des gens de mer, chapitre 43-24.

Envisage-t-on d'enlever ainsi à la marine marchande la formation de ses marins ? Quelle aberration et quelle méconnaissance des réalités maritimes !

Comment s'étonner alors que, malgré l'avis des professionnels et contre le sentiment exprimé à l'occasion de chaque discussion budgétaire par les parlementaires, les crédits d'aide au cabotage soient réduits pour 1967 de 50 p. 100 par rapport à l'an dernier. Le Gouvernement, pour justifier cette mesure de réduction, prétend avoir atteint l'objectif qu'il s'était donné, qui était d'assurer la modernisation de la flotte française. Certes, si notre flotte de cabotage a été modernisée, elle n'a pas été renforcée, puisque nous continuons à affréter de nombreux navires étrangers et que la délégation générale à l'aménagement du territoire souhaiterait voir se développer cette branche de notre flotte marchande pour suppléer à l'insuffisance de nos moyens terrestres.

Cette mesure n'a pas manqué de provoquer de vives réactions dans le monde maritime. Elle témoigne, comme l'a souligné le rapporteur du budget de la marine marchande à l'Assemblée nationale, une certaine désinvolture — c'est le mot employé par M. Christian Bonnet — à l'égard d'une activité qui ne demande qu'à se développer en face d'une concurrence étrangère de plus en plus ouverte.

On ne saurait en effet négliger l'intérêt que présente pour le développement des régions du littoral français les transports maritimes de cabotage en favorisant les échanges, à la fois entre ces régions et entre celles-ci et les pays du Marché commun. On ne saurait davantage ne pas tenir compte du rôle croissant que jouent les petits caboteurs au fur et à mesure que les dimensions des navires longs courriers augmentent et que la rapidité de leur rotation s'accroît.

Le projet de réalisation d'un grand port relais ne se justifie d'ailleurs que par la mise en œuvre d'une flotte dont les caboteurs constitueront l'essentiel. Accepteriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que les produits débarqués dans ce port relais soient répartis demain entre les régions du littoral français par des caboteurs allemands ou hollandais ? Vous apercevez les conséquences qui en découleraient au point de vue social ; si un navire gros porteur de 200.000 ou 300.000 tonnes peut être exploité avec le concours d'une quarantaine de marins, la répartition des produits débarqués au port relais se fera par des navires de tonnage réduit dont le nombre exigera l'emploi de plusieurs centaines de marins. Des régions comme la Bretagne, déjà peu industrialisées, ne peuvent qu'attendre beaucoup de pareilles mesures.

Aussi votre commission des affaires économiques et du Plan souhaiterait vivement que le Gouvernement revienne sur sa première décision, comme il l'a fait pour les pêches maritimes.

Le temps de parole qui m'est imparti ne me permet pas d'examiner les crédits affectés à l'exploitation des services maritimes d'intérêt général ni ceux du chapitre 45-03 en faveur de l'armement naval au titre des allocations compensatrices. M. Lachèvre, rapportant au nom de la commission des finances, s'est exprimé avec talent et compétence à ce sujet et nous partageons dans ce domaine toutes ses préoccupations. Je ne veux pas vous entretenir longuement de la construction navale, qui fait l'objet dans mon rapport écrit d'observations auxquelles je me permets de vous renvoyer. Je souligne, en passant, que l'aide atteint cette année 239 millions de francs au titre des autorisations de programme et 235 millions pour les crédits de paiement, soit une double augmentation par rapport au budget

de 1966 de 6.900.000 francs, d'une part, et de 55 millions, d'autre part.

Nous ne pouvons qu'approuver cette heureuse initiative gouvernementale. Notre industrie de la construction navale fait depuis un certain nombre d'années l'objet des préoccupations des pouvoirs publics et de nos assemblées. Elle bénéficie aujourd'hui de l'évolution favorable du marché mondial. Le souhait de votre commission des affaires économiques est que nos chantiers continuent de figurer en bonne place parmi leurs concurrents étrangers. Tout permet de l'espérer d'ailleurs, pour peu qu'ils puissent se procurer les crédits nécessaires à leur modernisation et qu'avec une réduction de leur prix de revient ils puissent devenir compétitifs.

Cet aspect favorable, que j'ai entendu souligner, d'une de nos principales activités maritimes ne doit malheureusement pas nous faire oublier la crise particulièrement grave qui affecte en ce moment une autre de nos activités nationales, les pêches maritimes. Les problèmes qu'elle pose, nous le savons, n'échappent pas au Gouvernement. Aussi avons-nous apprécié à leur juste valeur les déclarations de M. le secrétaire d'Etat au budget, devant l'Assemblée nationale, à l'occasion de la discussion des crédits affectés à la marine marchande et nous nous sommes réjouis des résultats obtenus à l'occasion de la seconde délibération devant l'autre assemblée. En effet, le chapitre 44-01 ne prévoyait cette année dans le projet initial au titre de l'action économique qu'un montant de subventions de 2.994.000 francs, chiffre identique à celui retenu pour l'année 1966, lequel pourtant avait été réduit dans la proportion de 40 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ce crédit nettement insuffisant pour mener à bien les actions entreprises pour l'organisation du marché du poisson et pour la propagande en faveur de la consommation des produits de la mer n'a pas manqué de susciter des réactions assez vives chez les professionnels et de la part de nos collègues de l'Assemblée nationale.

Le Gouvernement a bien voulu alors reconsidérer la question et consentir un effort supplémentaire, la subvention aux pêches maritimes passant de 2.994.000 francs à 7.121.000 francs. Ses bonnes intentions se sont également manifestées à l'endroit du plan de relance dont les crédits prévus à l'article 64-00 sont augmentés dans des proportions importantes, de 3.900.000 francs à 8.700.000 francs. Cette double augmentation est-elle de nature à permettre une organisation des marchés et une modernisation des techniques de pêche ? Sera-t-elle suffisante pour sortir notre industrie des pêches maritimes du marasme où elle est plongée, où elle risque même de sombrer si d'autres moyens ne sont pas mis à sa disposition à bref délai ?

Le Gouvernement ne peut ignorer en effet les difficultés financières au milieu desquelles se débattent nos armements à la pêche, dont le déficit croissant risque d'entraîner très rapidement l'arrêt et le désarmement des chalutiers avec toutes les conséquences qui en découlent tant sur le plan économique que sur le plan social.

Puisque j'évoque le milieu social, j'ai sous les yeux, monsieur le secrétaire d'Etat, un document qui a certainement passé sous les vôtres dernièrement : je veux parler d'un article qui a paru dans la presse d'hier soir et qui est ainsi intitulé : « Les marins pêcheurs annoncent une grève illimitée à partir du 15 décembre ». Je ne veux pas vous donner connaissance de cette information que vous connaissez certainement mieux que moi, car vous n'avez pas besoin de la presse pour être renseigné. Vos représentants dans les quartiers d'inscription maritime sont mieux qualifiés que quiconque pour vous dire ce qu'on peut attendre d'une grève généralisée de nos armements à la pêche.

Devant la dégradation de ces résultats d'exploitation, l'armement à la pêche industrielle n'a-t-il pas, avec le concours du ministère de tutelle, fait procéder à une enquête économique par les soins de la caisse centrale de crédit coopératif. Les conclusions de cette enquête, fondées sur les résultats d'exploitation d'un très grand nombre de chalutiers des ports du Nord et de l'Atlantique, doivent servir de support au programme de redressement soumis aux pouvoirs publics.

C'est à la lumière d'une expérience de plusieurs années tendant à l'organisation du marché qu'est né le F. R. O. M. Nord et que, sous l'impulsion des hauts fonctionnaires de la place Fontenoy et notamment de M. le secrétaire général, qui s'est penché sur ce problème déjà depuis de nombreuses années, les ports atlantiques cherchent de leur côté dans la voie de l'organisation du marché le moyen de dominer la crise sévère qu'ils subissent et qui s'aggrave rapidement, s'imposant les plus lourdes charges et les plus sévères disciplines. Leur effort est en train d'aboutir par la création d'un F. R. O. M. breton et d'un F. R. O. M. charentais.

Nous serions injustes toutefois si nous ne reconnaissons les mérites du secrétaire d'Etat à la marine marchande, de son secrétaire général, de la direction des pêches maritimes, qui ont défini une politique des pêches maritimes, politique cohérente approuvée par les professionnels dans son ensemble. Mais

la marine marchande est-elle en mesure de réaliser cette politique si les conditions mêmes de sa réalisation lui font défaut, si le ministre des finances entend faire valoir des conceptions qui tendent, je n'hésite pas à employer ce terme sévère, à l'anéantissement de nos pêches, préférant sans doute secourir des chômeurs que d'aider au maintien d'une activité essentielle.

Jusqu'à présent les moyens budgétaires indispensables n'ont pas été obtenus. Aucun progrès n'a été fait dans la voie d'une politique commune des pêches maritimes. En effet, si la commission des pêches du V^e Plan a cru devoir faire ressortir que la consommation nationale en produits de la mer devait normalement augmenter de 6 p. 100, le Gouvernement a trop largement favorisé les importations aux dépens de notre production nationale, alors que la France est parfaitement en mesure de répondre elle-même à la satisfaction de ses besoins en poisson, à des prix de revient comparables à ceux des étrangers auxquels elle achète.

M. Jean Bardol. C'est exact !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. C'est ainsi que, de 1958 à 1965, les importations de produits de la mer sont passées de 98.000 à 280.000 tonnes et, en valeur, de 158 millions à 565 millions de francs, soit 40 p. 100 de la valeur de la production française. Ces chiffres, je les ai pris dans les documents officiels.

Cet envahissement de notre marché par l'importation a entraîné un abaissement des cours dont le niveau ne permet plus d'assurer la rentabilité de la pêche. Les prix du poisson importé étant abaissés artificiellement par les aides étatiques dont bénéficient la plupart des producteurs étrangers, la pêche maritime française coincée entre des prix artificiellement bas et un coût d'exploitation supérieur à celui de ses concurrents, est en voie de succomber par asphyxie.

L'exemple de l'Allemagne fédérale est significatif. Pour un chalutier du type 42 mètres, avec une puissance de 1.000 CV, les aides sont les suivantes :

Subvention sur le carburant : sept deutschmarks par 100 kilos, soit pour une consommation annuelle d'environ un million de litres 86.000 francs.

Prime *ad valorem* de 6 p. 100 en moyenne pour un chiffre de vente annuel de 600.000 francs, soit 36.000 francs, au total 122.000 francs.

Pour l'ensemble des pêches allemandes, les primes de capture se sont élevées, en 1966, à neuf millions de deutschmarks, c'est-à-dire onze millions de francs. Il est regrettable que la pêche maritime française ne reçoive pas d'aides équivalentes. Bien au contraire, puisque la taxe sur les carburants, dont l'abolition a été tant de fois promise par les différents ministres qui se sont succédé à ce banc, est toujours maintenue, aussi odieuse qu'irritante.

Prêts atteignant 70 p. 100 du coût de la construction pour la pêche industrielle et 85 p. 100 pour la pêche artisanale, avec des crédits à long terme (12 ans) à un taux d'intérêt sensiblement inférieur au taux actuel ; aides à l'exploitation suivant les principes adoptés en Allemagne fédérale, aide structurelle à la modernisation et à l'équipement ; limitation des importations ; organisation du marché, dans le souci de veiller à la qualité de la marchandise, de réduire au maximum l'écart entre les prix au débarquement et les prix à la consommation et de favoriser les circuits de distribution, ce sont autant de mesures qui s'imposent pour permettre aux producteurs français de lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers.

Au moment où va s'ouvrir à Bruxelles la négociation sur le règlement poissonnier européen, dans des conditions sans doute difficiles, il importe que le Gouvernement français mette en œuvre les moyens de sa politique des pêches maritimes qui n'est autre que l'application du traité de Rome et la réalisation des objectifs fixés par le V^e Plan.

A ce propos, les membres de la commission des affaires économiques et du Plan, soucieux de l'avenir de nos pêches maritimes et à juste titre préoccupés des discussions qui vont s'ouvrir à Bruxelles — je me demande si elles ne se sont pas ouvertes aujourd'hui — souhaiteraient vivement être informés du contenu du rapport établi par le représentant de la France, M. l'administrateur Simonnet, au sein du Marché commun. Le rôle du Parlement n'est-il pas en effet de s'instruire des conditions dans lesquelles s'ouvriront des débats dont dépend la vie même des pêches maritimes françaises ? Je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous partagez cette façon de voir et que vous voudrez bien nous exprimer votre sentiment à ce sujet.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que j'entends présenter sur ce budget de la marine marchande. Je me suis peut-être davantage consacré à l'étude des pêches maritimes ne voulant pas faire double emploi avec le rapport particulièrement documenté de notre excellent collègue M. Lachèvre. Je pense, en tout cas, que cette politique ne manquera certainement pas de tenir compte des objectifs que j'ai cru pouvoir mettre

sous vos yeux. D'ailleurs, n'est-elle pas conforme au plan établi par les services mêmes de la marine marchande ? Attendons maintenant que le ministre des finances veuille bien faire l'effort qui convient.

Sous le bénéfice de ces observations je vous demande de vouloir bien voter les dotations budgétaires de ce département ministériel que constituent la marine marchande et les pêches maritimes. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Bardol. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera consacrée, comme les années précédentes, à notre industrie des pêches maritimes. Depuis huit ans que je siège dans cette assemblée, je n'ai cessé d'appeler l'attention du Gouvernement sur sa dégradation, sur sa régression, sur les menaces qui pèsent sur son existence même et d'en dénoncer les causes.

Aujourd'hui, la coupe est pleine et déborde. Depuis trois jours, la presse nous apprend que les syndicats de marins et d'officiers à la pêche industrielle ont décidé une grève illimitée sur le plan national à partir du 12 décembre. Par ce geste, les marins pêcheurs — qui ont bien réfléchi, croyez-le — ont conscience de défendre l'intérêt national en défendant une industrie qui fait vivre directement ou indirectement plus de 100.000 personnes actives et leur famille, et dont le pouvoir ne se soucie guère malgré nos incessants cris d'alarme.

M. le secrétaire d'Etat nous rétorquera que le Gouvernement vient devant l'Assemblée nationale de relever les subventions et les crédits affectés aux pêches. Mais qu'on n'oublie pas de dire surtout qu'il les avait au préalable fortement diminués et qu'il ne s'agit en fait que d'un rattrapage.

Dans tous les cas — le terme est de circonstance — c'est une goutte d'eau dans la mer et cela ne coûte pas cher au Gouvernement qui fait payer l'essentiel de ce crédit aux marins eux-mêmes par le biais de la taxe sur les carburants qui a rapporté 650 millions d'anciens francs en 1955. Surtout cela ne tient pas lieu de politique de pêche. Nous n'avons pas de politique de la pêche ou plutôt si : quelques décisions partielles, comme la mise en place dans la région du Nord d'abord et cette année en Bretagne, de F.R.O.M. régionaux d'organisation du marché, à l'initiative d'ailleurs, au départ, des professionnels eux-mêmes, et sont sans commune mesure avec le tort causé à la pêche par la politique gouvernementale. Je vais m'efforcer de le prouver.

Pendant des années, monsieur le secrétaire d'Etat, nous n'avons cessé de demander qu'on protège notre production de poisson contre la concurrence étrangère, contre les importations en provenance des pays tiers et des pays du Marché commun. Or, le Gouvernement a abandonné délibérément cette protection en abaissant les droits de douane, à peu de chose près, il ne reste plus que quatre produits protégés !

C'est là une des causes essentielles du marasme qui se traduit en premier lieu par la chute des cours à la production. Les importations n'ont cessé et ne cessent d'augmenter, surtout celles en provenance des pays du Marché commun. Elles étaient de 98.000 tonnes en 1958 pour une valeur de 158 millions. Elles se sont élevées à 280.000 tonnes en 1965, pour une valeur s'élevant à 565 millions, soit plus de la moitié en volume comme en valeur de la production française, si l'on se réfère aux chiffres qui sont donnés par le comité central des pêches.

La production française en 1965 avait une valeur de 912 millions de francs — 1.120 millions si l'on compte le produit de la conchyliculture — et les importations atteignaient 565 millions de francs, c'est-à-dire plus de la moitié de la production, ce qui confirme ce que je disais.

Dans cette période de huit ans, alors que les importations en provenance des pays tiers, en particulier de la Norvège, n'ont connu qu'une hausse insignifiante, les importations en provenance des Etats de la Communauté, notamment de l'Allemagne fédérale, ont plus que quadruplé. Comme l'a reconnu le comité central des pêches, l'abaissement des droits de douane intracommunautaires a été la cause essentielle du développement de nos importations.

Quelles sont les conséquences de cette politique ? C'est d'abord l'aggravation du déficit de notre balance commerciale, déficit qui passe de 121 millions de francs en 1958 à 484 millions en 1965.

Il y a plus grave encore, et je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous donner quelques explications à ce sujet : le V^e Plan prévoit que le déficit sera, dans le meilleur des cas, de 850 millions de francs en 1970. C'est la preuve que rien n'est prévu, bien au contraire, dans le V^e Plan, pour renverser la vapeur, si l'on prévoit un tel déficit dans la balance commerciale du commerce du poisson.

Ensuite et surtout, en même temps qu'une stagnation de la production — qui a même diminué de 8.813 tonnes en 1965 — on constate un effondrement des cours à la production.

Cet effondrement des cours a des conséquences très graves pour les marins pêcheurs qui gagnent moins qu'il y a cinq ans, en exerçant un métier combien pénible et dangereux. Par exemple, à Boulogne-sur-Mer, le premier de nos ports de pêche, le prix moyen du kilo de poisson est tombé de 1,13 franc en 1962 à 0,99 franc au cours du premier semestre de cette année.

Comme les marins sont rémunérés au pourcentage, selon le système des millièmes ou à la part, non seulement leur salaire réel, mais leur salaire nominal a baissé. Depuis 1962, avec la hausse des prix, on peut considérer que la perte de leur pouvoir d'achat est supérieure à 30 p. 100. Dans de telles conditions, on comprend la désaffection pour le métier de marin pêcheur. Le recrutement est de plus en plus difficile et nombreux sont les chalutiers qui prennent la mer avec un équipage incomplet, ce qui accroît encore la peine, la fatigue et l'usure des hommes.

Dans le même temps, notre flottille vieillit et ne se renouvelle plus au rythme voulu. C'est ainsi que la seule flottille de pêche industrielle de Fécamp, à Boulogne, compte 36 chalutiers hors d'âge, c'est-à-dire ayant plus de quinze ans.

La crise a également ses répercussions sur les industries annexes, en amont et en aval, et provoque le sous-emploi. C'est ainsi qu'on compte plus de mille chômeurs inscrits dans la seule ville de Boulogne-sur-Mer.

M. Bernard Chochoy. Hélas ! Mais hier on contestait ce fait.

M. Jean Bardol. Il y en avait 1.068, d'après un chiffre vieux de trois semaines et leur nombre ne fait qu'augmenter. On nous dit : attendez, patientez, nous aurons bientôt une politique commune européenne de pêche. Le règlement poissonnier européen doit en effet intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 1968. Mais cela n'est pas fait pour nous rassurer, bien au contraire.

D'abord, parce que les seules mesures communautaires qui ont été prises jusqu'alors ont eu des répercussions néfastes pour nos marins pêcheurs ; ensuite, parce que les objectifs que l'on prétend poursuivre, égalisation des charges, harmonisation des conditions de concurrence relèvent de l'utopie — regardez ce qui se passe un peu pour le charbon et pour l'acier — et exigeraient du pouvoir une aide financière et économique à la pêche qu'il refuse de donner.

M. Yvon, rapporteur spécial, dans son rapport écrit a cité l'exemple d'un chalutier allemand de l'Ouest, du type 42 mètres, d'une puissance de 1.000 CV qui recevait en moyenne, par an, une aide financière directe — subventions sur carburant et primes de capture — de 122.000 francs. Je vais pousser plus loin ma démonstration : dans le même temps un chalutier français de type identique paiera 16.000 francs de taxes sur le carburant. En laissant de côté les autres causes de disparité dans l'établissement du prix de revient et en ne prenant en considération que les aides ou les charges étatiques, le chalutier français a déjà, au départ, un handicap de 140.000 francs sur le chalutier allemand. Et nous n'avons pas tenu compte de l'importance des prêts à la construction, des taux d'intérêt, etc.

Croyez-vous un seul instant que les Allemands, les Belges, les Hollandais vont supprimer l'aide importante qu'ils apportent à leur industrie des pêches maritimes ? Vous savez bien que non. Dans ces conditions, il n'y a qu'une seule solution : c'est d'accorder à nos pêches une aide d'égale importance. Malheureusement jusqu'alors le Gouvernement s'y est refusé et nous ne voyons pas de solution.

Les marins sont d'autant plus furieux de cette situation que l'effondrement des cours n'a aucune répercussion au stade de la consommation où le poisson est vendu de plus en plus cher. C'est effarant !

Il y a deux ans **M. Giscard d'Estaing**, ministre des finances, devant la colère des marins pêcheurs qu'il a reçus personnellement dans son bureau, s'était engagé à organiser le marché et à réformer le circuit de commercialisation. Or la seule mesure envisagée est la réforme du statut du mariage dont on ne voit pas très bien d'ailleurs les conséquences pour la fixation des prix. Mais le Gouvernement ne prend aucune mesure valable pour en finir avec le mercantilisme qui règne dans toutes les chaînes de distribution.

Qu'attend-il pour réduire la marge bénéficiaire trop souvent exorbitante des conserveurs, mareyeurs, intermédiaires, mandataires, grossistes, etc. ? Qu'attend-il pour assainir le marché au stade des Halles centrales de Paris, qui sont un poste clé pour la formation des prix du poisson, les Halles où le poisson d'importation, qui représente plus du tiers de l'ensemble, passe toujours avant notre propre production qui est bien souvent victime de la « resserre » ?

Qu'attend-il pour diminuer ou supprimer les taxes qui frappent les produits de la mer ? Au contraire, à partir du 1^{er} janvier 1968, le poisson, jusqu'alors exempté, subira une T. V. A.

Les marins pêcheurs demandent donc avec fermeté l'assainissement du marché du poisson qui devrait permettre la fixation d'un juste prix rémunérateur à la production et la stabilisation des prix à la consommation.

La sauvegarde et l'extension de notre industrie des pêches maritimes commandent donc l'arrêt immédiat des importations non complémentaires ; la réforme du circuit de distribution et de commercialisation ; le développement de la propagande pour la consommation du poisson ; l'octroi d'aides de l'Etat à l'exploitation, à la modernisation et à l'équipement ; l'octroi de prêts à long terme à taux d'intérêt inférieur au taux actuel pour la pêche industrielle.

Pour la pêche artisanale, nous demandons que des crédits suffisants soient mis à la disposition du crédit maritime mutuel ; que le plafond des prêts soit porté à 35.000 francs par pêcheur et que les crédits puissent couvrir 90 p. 100 de la valeur des bateaux à condition que le loyer de l'argent ne soit pas supérieur à 2 p. 100. Parallèlement, il faut encourager et aider la coopération.

Comme je vous le disais au début de cet exposé, pour la légitime satisfaction de leurs revendications, les marins ne prendront pas la mer le 12 décembre. Ils ont d'autant plus conscience de leurs droits et de leurs devoirs que leur labeur n'a jamais été aussi intense. Qu'on en juge par les progrès de la productivité : à Boulogne-sur-Mer, il était mis à terre par an et par homme 46 tonnes de poissons en 1938 ; 79 tonnes en 1956 et 114 tonnes en 1965. Mais plus les marins pêcheurs travaillent, plus ils produisent et moins ils gagnent ! Par leur courage, ils ont droit certes au respect de tous mais il ne s'agit pas seulement de le leur manifester avec des mots mais aussi par des actes.

Je terminerai par la question des pensions. L'établissement national des invalides de la marine qui, avec ses trois siècles d'existence, est la plus ancienne institution de sécurité sociale de notre pays doit, avec l'aide des pouvoirs publics, maintenir mais aussi améliorer le régime spécial des marins, compte tenu des sujétions du métier.

Les pensions des marins et des veuves de marins doivent absolument être revalorisées au plus vite. Je suis persuadé que nos collègues seraient absolument étonnés s'ils connaissaient le montant des retraites des marins pêcheurs qui ont navigué en troisième catégorie et celui des pensions de leurs veuves en comparaison des pensions des autres catégories sociales. Ils ont été constamment déclassés. L'article 55 de la loi sur les pensions doit être correctement appliqué, alors qu'il est violé constamment.

Conformément aux conclusions de la commission Forner, les salaires forfaitaires qui servent de base au calcul des pensions doivent être majorés sans plus attendre de 15 à 20 p. 100. Il faut particulièrement améliorer le sort des pensionnés des basses catégories. C'est pourquoi nous demandons pour les sept premières catégories la remontée d'une catégorie après dix ans de navigation et de deux catégories après vingt ans.

A ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous rendre attentif à une injustice que, j'espère, vous allez faire disparaître. Par un décret pris le 16 décembre 1965, vous avez décidé de reclasser d'une catégorie les marins de la troisième à la septième catégorie dès lors qu'ils cotisent depuis vingt ans dans leur catégorie actuelle. Malheureusement, vous avez décidé également que cette mesure ne s'appliquerait qu'aux futurs pensionnés, les pensionnés anciens n'en bénéficiant pas. C'est une injustice d'autant plus flagrante qu'en 1957 un surclassement d'une catégorie a été accordé aux hautes catégories — de la seizième à la dix-neuvième — et que la rétroactivité a joué pour ceux qui étaient déjà pensionnés. Pourquoi deux poids deux mesures ? Un marin qui a quitté la mer l'an passé et un marin qui la quittera l'année prochaine vont avoir des retraites différentes, alors qu'ils auront joué absolument le même rôle sur le plan économique.

C'est pourquoi nous vous demandons vivement, monsieur le secrétaire d'Etat, d'appliquer le décret du 16 décembre 1965 à tous les pensionnés et veuves, quelle que soit la date d'entrée en jouissance de la pension.

Compte tenu de ce que ce budget n'apporte pas à notre industrie des pêches maritimes la relance qui lui est absolument nécessaire, le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. le président. Conformément aux décisions de la conférence des présidents, je vous propose de suspendre nos travaux pour les reprendre à vingt et une heures trente.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Pour la bonne ordonnance de ce débat, il convient en effet de renvoyer la suite de notre séance à vingt et une heures trente.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Pierre Garet, vice-président.*)

PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant la marine marchande.

La parole est à M. David.

M. Léon David. Mon collègue, M. Cermolacce, député et marin de Marseille, a posé à l'Assemblée nationale, au cours de la discussion de ce budget, une série de questions relatives à l'établissement national des invalides de la marine, à propos des salaires et de l'aide au cabotage, du problème de la diminution de l'emploi pour les marins, de la construction et de la réparation navales avec la fermeture des chantiers et les licenciements. Il a également demandé, sans recevoir de réponse, si l'affaire de l'Intra-Bank ne risquait pas de porter préjudice à l'avenir des chantiers de construction navale de La Ciotat. D'autre part, mon collègue M. Bardol a ici développé la question de la pêche et exposé les revendications des pêcheurs.

Dès lors, je ne vois pas l'utilité d'argumenter davantage. Aussi je renonce au temps de parole qui m'était imparti afin de ne pas prolonger le débat. (*Applaudissements.*)

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mademoiselle, messieurs, je suis un peu confus de prendre la parole une nouvelle fois en si peu de temps, mais je considère qu'il est de mon devoir de faire avec vous ce soir un tour d'horizon s'agissant d'un problème à nos yeux très important : celui de la marine marchande.

Je tiens d'abord à remercier très vivement M. Lachèvre et M. Yvon pour les rapports très complets qu'ils ont présentés au Sénat et qui facilitent singulièrement ma tâche. Ils émanaient d'un capitaine au long cours et du conseiller général d'une île, et si je suis né sur les bords de la Seine, j'ai quand même dans ma circonscription d'hier, Le Havre, Dieppe et Fécamp, de sorte que les problèmes qui vous sont familiers, messieurs les rapporteurs, me le sont aussi ; en tout cas ils nous tiennent ensemble à cœur parce que nous les vivons ensemble depuis des années.

A vrai dire, tous les sujets importants ont été traités par vous, et ma tâche, de ce fait, est plus commode. Votre accord sur les aspects les plus importants de ce budget est un encouragement pour tous ceux qui s'occupent de la marine marchande et un encouragement pour le ministre responsable. Vos critiques sur d'autres aspects de ce budget ont toujours eu un caractère extrêmement constructif et je voudrais montrer, dans mon propre exposé, qu'aucun désaccord fondamental ne subsiste, en fin de compte, entre le souhait exprimé par vos commissions et la politique que veut et que peut suivre le Gouvernement.

Dans le domaine de la marine marchande, on se trouve principalement en face de problèmes sociaux et de problèmes économiques. Il ne peut y avoir de politique sociale digne de ce nom que s'il y a d'abord expansion économique car on ne peut répartir que ce qu'on a produit. Il faut donc multiplier et développer les activités rentables. Pour cela, nous devons à la fois moderniser les outils de production et stimuler l'esprit d'entreprise, qui, trop souvent en France, se réveille quand l'étranger a montré le chemin.

En tout cas, nombre de vérités ont été apportées par vous, que nous connaissons bien les uns et les autres et sur lesquelles je ne m'étendrai pas, puisque vous les avez dites, mais j'ai été très content de vous les entendre énoncer ; il le fallait. D'ailleurs, ce n'est pas être critique à l'excès que de dénoncer dans quelques secteurs de notre économie une certaine somnolence que, tous ensemble, nous voulons combattre. Sclérose des structures, routine des gestions, tout cela doit disparaître pour que la France participe, à sa place, au progrès économique et par conséquent social.

C'est donc par les problèmes économiques des pêches et de la flotte de commerce que je commencerai avant de parler des problèmes sociaux qui sont d'ailleurs communs à la pêche et au commerce.

On a pu dire que 1966 était l'année de l'armement au commerce puisqu'elle a vu débiter un plan d'ensemble destiné à donner une nouvelle vigueur au pavillon français. L'année 1967 sera principalement orientée vers les pêches maritimes car le Gouvernement y mettra en œuvre des mesures qui permettront de moderniser notre flotte de pêche et de la rendre concurrentielle. Je mettrai de ce fait les pêches au début de mon exposé.

Notre industrie, vous le savez, est aux prises avec de grandes difficultés : celles qui résultent de l'appauvrissement des fonds et de la transformation des procédés et matériels de pêche,

celles aussi qui découlent d'une concurrence étrangère d'autant plus âpre que nos concurrents sont aidés de façon substantielle par leurs Etats. Vous avez bien fait de le rappeler.

Le Gouvernement a donc décidé de faire un gros effort qui n'apparaît pas encore dans le projet de loi de finances tel qu'il a été voté par l'Assemblée nationale, mais qui résulte d'amendements que celle-ci a votés ultérieurement et qui augmentent de façon importante les crédits des chapitres intéressés.

Les propositions du Gouvernement s'articulent autour de deux axes principaux : l'organisation des marchés et les investissements.

D'abord l'organisation des marchés. Par l'un des amendements dont je viens de parler, le crédit de 2.900.000 francs qui figure au chapitre 44-01 du projet de la loi de finances est porté à 7.120.000 francs, soit une augmentation de 4.220.000 francs. Ce crédit servira en grande partie au développement des organisations de marchés, dont l'objectif essentiel est de valoriser les produits au débarquement. Dès 1965, un premier fonds régional d'organisation du marché, un From, comme on les appelle, a été créé pour les ports du Nord et deux autres From viennent d'être créés à leur tour pour la Bretagne et la Charente.

Je précise tout de suite que l'octroi de la subvention est subordonné à une participation de la profession au moins égale pour 1967 à celle de l'Etat. A notre sens, seule une telle organisation des marchés permettra de véritables plans de pêche ainsi que l'écoulement des captures.

En deuxième lieu, nous voulons favoriser les investissements pour constituer une flotte moderne de chalutiers. Le crédit initial de 3.500.000 francs sur le chapitre 64-00 est ainsi porté à 8.720.000 francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 5.220.000 francs. Une partie de ce crédit permettra l'octroi de subventions d'un caractère très sélectif pour construire des navires répondant à certains critères techniques, économiques et financiers.

Le cadre de cette politique de construction sera constitué au début par les sociétés interprofessionnelles du type de la Sidrip de Boulogne et, à partir de 1968, par des sociétés financières d'armement. Nous encouragerons au maximum la création de telles sociétés pour obtenir une réforme profonde des structures en agissant sur les investissements, la gestion et la commercialisation. Nous espérons ainsi pouvoir rendre compétitives nos entreprises au sein de la Communauté économique européenne.

Mais si nous faisons un effort particulier pour l'organisation des marchés et pour les investissements de la pêche industrielle, les autres secteurs, vous le devinez, ne seront pas pour autant négligés.

Toutes les mesures précédentes n'auraient qu'une portée réduite si n'étaient pas adaptées les structures de la distribution. Les textes qui concernent cette réorganisation seront publiés très prochainement. Ils visent notamment la réforme du mareyage, du régime des criées et du statut des commissionnaires en marée. Ils concernent également l'utilisation, par les groupements de producteurs, des marchés d'intérêt national.

Nous poursuivrons la modernisation de la flotte artisanale et son adaptation à tous les problèmes de production et de distribution auxquels elle se trouve aujourd'hui parfois durement confrontée.

La recherche est également une des préoccupations majeures du Gouvernement et les crédits dont l'institut scientifique et technique des pêches maritimes disposera en 1967 permettront de commencer la construction de l'établissement de Nantes, d'achever les laboratoires de Sète et de La Trinité-sur-Mer et d'améliorer l'équipement des navires en service. Des crédits ont également été obtenus dès cette année pour la construction d'un navire de recherche pour Saint-Pierre et Miquelon.

La formation professionnelle est également un chapitre qui est pour nous privilégié. Nous acheverons la construction de deux chalutiers-écoles, qui sont des pièces maîtresses de notre système. Nous améliorerons l'équipement des écoles de pêche et accroîtrons nos efforts en faveur de la promotion sociale.

Pour la protection des fonds côtiers, mes services ont préparé un plan d'ensemble fondé sur deux mesures essentielles : l'extension à 12 milles de la zone de pêche réservée qui fait l'objet d'un projet de loi déjà établi et une réglementation restrictive du chalutage côtier qui s'accompagnera de dispositions destinées à en atténuer les incidences sociales.

Enfin, je ne voudrais pas oublier une mesure que le monde de la pêche, qu'elle soit industrielle ou artisanale, attend depuis plusieurs années avec impatience : c'est la détaxation des carburants. Cette mesure est inscrite dans le projet de loi portant réforme des droits de port et de navigation qui sera, je l'espère, déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale à la session de printemps.

M. Yvon a dit que tous les ministres précédents l'avaient promis ; moi qui suis normand, je ne vous promets rien, mais

quand un normand dit « j'espère », c'est peut-être qu'il est près du but. (*Sourires.*)

Cet ensemble de mesures qui sera, j'en suis sûr, efficace, démontre la volonté du Gouvernement d'aider au maximum la profession à surmonter les difficultés actuelles. Mais cette politique n'a de chance de réussir que si les professionnels font de leur côté un effort pour se regrouper et améliorer leurs structures. C'est à ce prix, j'y insiste, que notre industrie de la pêche pourra faire front à la concurrence étrangère. Autrement dit : « aide-toi, le ciel t'aidera ». Il faut que le Parlement prenne un ensemble de décisions, mais il faut aussi que les producteurs fassent une partie du chemin avec nous.

J'ai moins d'éléments nouveaux à apporter en ce qui concerne la flotte de commerce. Les crédits inscrits pour 1967 ne font en effet que confirmer et développer la politique qui a été mise en œuvre cette année.

Je rappelle qu'est en principe acquise, dans la limite de 80 p. 100 du montant des investissements, l'augmentation de la quotité des crédits consentis aux armateurs. Je rappelle aussi que des primes de modernisation sont allouées pour la construction de cargos de ligne livrables au cours du V^e Plan, à condition qu'ils répondent à certaines normes techniques et à certaines conditions de rentabilité ; ces primes peuvent atteindre 12 p. 100 du prix des navires. Les charges d'accidents et de maladies des marins, que les armateurs supportent pendant quatre mois, leur sont remboursées partiellement. Enfin, les polices d'assurances maritimes sont exonérées de la taxe qui les frappait jusqu'ici.

Cet ensemble de mesures a fait renaître la confiance parmi nos armateurs qui ont passé cette année commande de 150.000 tonneaux de jauge brute de cargos modernes et automatisés, alors que depuis trois ans de telles commandes étaient pratiquement inexistantes. Mais, même dans les autres catégories de navires, les commandes ont été importantes, portant sur près d'un million de tonneaux de jauge brute. En définitive, près de 82 p. 100 des commandes reçues par nos chantiers sont des commandes d'armateurs français, ce qu'on n'avait jamais vu jusqu'alors.

On peut donc conclure, pour répondre à M. Lachèvre, que les décisions prises par le Gouvernement pour sauver notre flotte de commerce sont actuellement en cours d'exécution et qu'elles se traduisent dans le budget qui vous est soumis.

En ce qui concerne nos deux compagnies nationales, la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes, le déficit jusqu'ici croissant des comptes contractuels avait donné lieu à de vives inquiétudes. C'est pourquoi je tiens à souligner que, pour 1967, les plafonds de subvention des deux compagnies sont inférieurs à ceux de 1966. Bien sûr, ces deux sociétés doivent continuer leurs efforts de rationalisation et d'économies. Elles doivent aussi rechercher à développer leurs activités rentables, car si elles sont obligées d'assurer des services contractuels, par définition déficitaires et qui justifient la subvention de l'Etat, il n'y a aucune raison pour qu'elles restent à l'écart d'activités bénéficiaires qui permettront à l'Etat de réduire son effort financier pour un service rendu identique.

Pour répondre à l'observation présentée par M. Lachèvre dans son rapport et concernant l'avenant aux conventions passées entre l'Etat et les deux compagnies d'économie mixte et sur le rôle que doit jouer le Parlement, je tiens à préciser que je veillerai à ce que les avenants approuvés par voie de règlement soient notifiés régulièrement au président des deux commissions intéressées de nos assemblées.

Quant au problème de la fusion de ces deux compagnies, il n'est pas mûr, à mon avis. Il est cependant indispensable que soient prises toutes les mesures de rapprochement et de coordination qui permettront à terme, soit une telle fusion si elle s'avère nécessaire, soit toute formule intermédiaire qui serait trouvée plus judicieuse.

Mon avis, en tout cas, n'est pas de concentrer pour le plaisir de concentrer. Je veux faire une distinction entre les concentrations qui sont des nécessités et celles qui ne répondent qu'à une mode, par définition passagère. Or, les problèmes ne sont évidemment pas les mêmes dans le trafic maritime que dans la métallurgie ou la chimie, par exemple. Au demeurant, s'il est exact qu'il reste encore trop de petits armements éparpillés, en Méditerranée notamment, le taux de concentration de la flotte française est très honorable et je ne sais pas si tout le monde en a conscience.

Sur les cinq millions de tonneaux que compte notre flotte, pour la première fois dans son histoire, près de 3.500.000 tonneaux appartiennent à quinze armements seulement ; 90 p. 100 de la flotte se trouve entre les mains de vingt-huit groupes. Le chiffre total de 146 armements français n'a donc pas une grande signification.

L'armement est beaucoup plus concentré qu'on ne le dit et, par conséquent, quand on nous reproche de ne pas avoir fait en France un effort suffisant à cet égard, la réponse est assez nette dans les chiffres que je vous ai présentés.

J'aborde maintenant le problème des paquebots en déclarant tout de suite que je ne me cacherai pas derrière les mots pour dire ce que chacun sait, même s'il fait semblant de ne pas le savoir. Il s'agit d'une des questions qui préoccupe le plus les marins à l'heure actuelle. Elle nous préoccupe aussi beaucoup. Mais il serait absolument vain de se dissimuler que la concurrence de l'avion rendra la situation des paquebots de plus en plus précaire. Certes, les lignes contractuelles de nos compagnies nationales demeureront tant que l'Etat les jugera utiles pour les liaisons avec nos départements et territoires d'outre-mer ou pour le prestige de la France, prestige qui, à mes yeux, est peut-être une forme de la rentabilité. Mais on doit être conscient que ces lignes ne subsisteront qu'autant que leur déficit ne les rendra pas intenable.

Il faut donc trouver, soit totalement, soit pour partie, une activité de rechange pour cette catégorie de navires et c'est surtout vers les croisières qu'on peut espérer la trouver. Nous nous y employons, les armateurs aussi, et je tiens à citer, parce que nous y attachons de l'importance, l'essai de croisières à prix réduits qui va être entrepris par l'une de nos compagnies nationales, avec le concours d'une entreprise spécialisée dans l'organisation des loisirs.

La coordination voie maritime—voie aérienne—tourisme, me paraît être une solution d'avenir ; c'est, à mon avis, le seul moyen de conserver à notre flotte de paquebots le niveau le plus élevé possible, comme l'a souligné très justement M. Lachèvre.

En toute hypothèse, je puis dire avec force que jamais un paquebot ne sort de la flotte française sans que nous ayons, avec acharnement, cherché à l'y conserver.

Quelques mots, maintenant, des liaisons avec la Corse. Un effort considérable a été réalisé par la compagnie nationale chargée de cette desserte, qui sera assurée, en 1967, par des navires ultra-modernes, le *Napoléon*, le *Fred-Scamaroni*, le *Corse* et le *Comté-de-Nice*, ainsi qu'un cargo-garage capable de transporter 140 voitures. Jamais un service d'une telle qualité n'avait été offert à la clientèle, je crois de mon devoir de le souligner.

L'effort financier de la Compagnie générale transatlantique est exceptionnel et, pour répondre à M. Lachèvre, je crois pouvoir dire que le principe d'un effort en capital est indispensable. Il fait actuellement l'objet d'un examen et de négociations entre les services intéressés.

Je voudrais terminer ce tour d'horizon sur les questions touchant la flotte de commerce par quelques mots sur le cabotage. Sans doute notre flotte de caboteurs ne couvre-t-elle encore qu'une partie insuffisante des besoins français, mais nous devons reconnaître que l'aide de l'Etat qui a été instituée en 1955 a tout de même porté ses fruits, car la flotte s'est considérablement modernisée et son port en lourd s'est renforcé. Je suis persuadé qu'avec l'aide que le cabotage recevra en 1967 et celle dont il peut bénéficier du fait des nouvelles mesures prises en faveur de l'armement français au commerce, notre flotte de cabotage pourra encore progresser dans l'avenir. C'est notre souhait, c'est aussi celui du délégué général à l'aménagement du territoire qui étudie actuellement, en liaison avec mon département, une formule pouvant donner satisfaction aux intéressés. Je pense que cette décision est de nature à répondre aux préoccupations exprimées par MM. Lachèvre et Yvon.

J'en arrive maintenant aux questions sociales qui intéressent à la fois notre flotte de commerce et notre flotte de pêche. J'ai dit tout à l'heure qu'il ne pouvait y avoir de véritable politique sociale sans expansion économique. Tout ce que nous venons de voir démontre que le Gouvernement a choisi l'expansion : c'est l'intérêt du pays. C'est aussi l'intérêt des marins, car s'il ne peut y avoir de marine marchande française que grâce à l'existence de nos marins, ceux-ci ne peuvent exister que si nous avons une marine marchande. Tout doit donc être fait pour que la politique amorcée réussisse et elle ne peut réussir que si les marins le souhaitent avec nous et le permettent.

L'automatisation, l'accroissement de la taille des navires, la réduction du nombre des paquebots, tout cela tend à la diminution du nombre des marins. Mais si, d'un autre côté, notre flotte s'accroît comme nous le désirons, cette diminution sera, en définitive, beaucoup moins sensible.

En tout cas, nous avons déjà pris des dispositions pour que les marins puissent le cas échéant, soit par nécessité, soit par goût personnel, se reclasser dans des carrières à terre. Ainsi sont intervenues les dispositions sur ce que l'on a appelé « carrière courte ». Nous préférons, M. Jean Morin, secrétaire général à la marine marchande et moi-même, dire « carrière ouverte » et ce sont là des dispositions qui permettront aux marins de quitter la navigation avant d'avoir accompli quinze années de service sans pour cela perdre les avantages de retraite de l'établissement national des invalides de la marine. Tout cela n'a l'air de rien, mais c'est un changement considérable que toute cette réglementation nouvelle. La formation professionnelle ira dans le même sens, elle mettra en œuvre une formation

technique adaptée aux besoins des flottes modernes permettant la polyvalence des équipages.

C'est dans le même esprit que seront supprimées les anciennes dispositions relatives au classement des marins en « service pont », en « service machine » et en « service général ».

Nous allons de même moderniser le code du travail maritime et le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont la réforme doit être étudiée par une commission spécialisée.

Sur ce chapitre des marins, je veux noter aussi l'expérience du corps de défense qui a eu lieu cet été dans la direction de Nantes et qui a montré que la formule d'utilisation sur place des appelés du contingent au service de la marine marchande, et plus particulièrement du sauvetage maritime, était excellente et susceptible d'être étendue avec profit.

Aucune politique à long terme n'ayant de valeur si elle ne s'appuie sur le développement de l'enseignement, nous avons fait un effort particulier pour 1967. L'école de Marseille sera achevée au début de l'année et, avec 500 élèves environ, regroupera l'école nationale de la marine marchande et l'école d'apprentissage maritime, jusque-là dans des établissements distincts.

Les crédits inscrits nous permettront également d'améliorer la formation de l'apprentissage maritime et d'augmenter nos efforts en faveur de la promotion sociale.

Les préoccupations du Gouvernement rejoignent donc celles de M. Lachèvre qui, sur ce point encore, avait insisté. L'ensemble des textes montre que l'aspect social est au centre de la réforme décidée l'an dernier. Tout sera fait pour que les marins ne souffrent pas de la mutation qui s'opère actuellement dans notre marine marchande. Je ne conteste pas que ce problème soit extrêmement difficile à régler, mais toute l'évolution de notre pays se fait en ce sens, tous les textes déjà votés par les assemblées ou en préparation sont fonction de cette politique.

Je voudrais terminer cet examen des questions sociales par celles qui touchent l'établissement national des invalides de la marine. Vous vous souvenez qu'en 1963 la commission Forner avait constaté un décalage entre l'évolution des salaires forfaitaires et celle des salaires réels. Ce décalage était variable suivant les catégories.

Des mesures de rattrapage ont été prises, qui améliorent sans aucun doute la situation des retraités. Il reste cependant encore des problèmes à résoudre que la commission *ad hoc* constituée au sein du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine est chargée d'étudier.

Le Parlement a également voté, je vous le rappelle, une disposition qui vise des conchyliculteurs et qui rétablit en leur faveur la possibilité de percevoir une pension sur la caisse de retraites tout en poursuivant leur activité maritime.

Quant à ce qu'on appelle le déficit de l'établissement national des invalides de la marine, il faut, comme l'a souligné M. Lachèvre dans son rapport, faire une distinction entre l'augmentation de la subvention tenant à l'évolution du salaire forfaitaire — il ne s'agit pas là d'un déficit — et le déficit de la caisse générale de prévoyance, qui est dû à l'augmentation de la consommation médicale et qui est commun, il faut bien l'avouer, à tous les régimes de sécurité sociale.

L'établissement national des invalides de la marine, malgré son nom d'une autre époque, est devenu un établissement très moderne sur le plan matériel. Nous voulons maintenant nous attaquer à la modernisation des textes fondamentaux qui régissent les accidents, les maladies, l'invalidité et les retraites. Une commission travaille dans ce sens.

Je voudrais maintenant dire quelques mots sur les questions administratives et juridiques, qui ont aussi leur importance parce qu'elles touchent à des secteurs au milieu desquels se déroule la vie de tous les jours.

C'est ainsi que nous voulons rajeunir les services extérieurs pour les adapter à des tâches qui ont évolué et qui se sont augmentées au cours des dernières années.

Des textes déjà établis réformeront le corps des administrateurs de l'inscription maritime, qui deviendront les administrateurs des affaires maritimes.

Une nouvelle implantation des services extérieurs et un renforcement des pouvoirs attribués aux directeurs régionaux seront étudiés par une commission d'ici à la fin de l'année. Je puis donc rassurer entièrement les deux rapporteurs sur ce point, encore que je devinais bien qu'ils étaient au courant.

La commission des affaires économiques et du Plan s'est émue, par la voix de M. Yvon, de l'incidence sur les services de la marine marchande des réorganisations administratives. Des études sont en cours pour définir l'organigramme le meilleur et le plus économique du ministère de l'équipement. La section commune du budget, présentée pour la première fois cette année, veut être la preuve de l'unité de vue au sein de ce grand ministère de l'équipement, en particulier en ce qui concerne les tâches fondamentales de recherche et d'enseignement.

Alors que, dans le passé, il était fréquemment reproché aux administrations de travailler en ordre dispersé dans un univers clos et de ne pas avoir de contact entre elles, je trouve un tout petit peu surprenant que nous soyons aujourd'hui critiqués parce que nous voulons regrouper les tâches premières, éviter les doubles emplois, coordonner les directives, rendre cohérentes les décisions prises dans les divers domaines des transports.

C'est une tâche immense, mais je suis certain que vous y souscrivez fondamentalement. Je suis sûr qu'après une indispensable période de rodage et d'adaptation la marine marchande trouvera sa place définitive au sein du ministère de l'équipement et sortira renforcée de ce remodelage des structures ministérielles.

Croyez bien que nous ne voulons pas bouleverser pour le plaisir de bouleverser. Ce sera donc avec le souci constant de renforcer l'efficacité de nos services que nous agirons dans ce domaine.

Notre volonté de moderniser les structures s'est même étendue jusqu'à la partie maritime du code de commerce. Une refonte totale a été entreprise. Le Parlement a déjà voté la partie concernant les contrats d'affrètement et de transport maritime. Une seconde partie visant le statut du navire est en instance devant vous et il est prévu encore quatre autres parties, qui vous seront soumises dans les mois à venir : sur les assurances maritimes, sur les événements de mer, sur le capitaine, les auxiliaires des transports et les ventes maritimes, sur la navigation de plaisance.

Enfin, je tiens à signaler une réforme qui fait peu de bruit, mais qui doit accroître sensiblement l'efficacité de notre réseau de sauvetage. Dans le courant de l'année 1967 seront fusionnées les deux sociétés de sauvetage qui protègent actuellement nos côtes avec tant de dévouement et de compétence, je me plais à le souligner marquant à leur égard notre reconnaissance.

Je parlerai aujourd'hui en dernier lieu de la construction navale, parce que, malgré les péripéties récentes, les développements actuels résultent d'une politique définie depuis déjà plusieurs années.

Quels étaient, quels sont encore les objectifs de cette politique ? D'abord, de maintenir en France une industrie de la construction navale considérée comme indispensable à l'indépendance nationale. Pour cela, dès 1959, le Gouvernement a mis en place certains moyens de nature à améliorer la compétitivité de cette industrie.

Ulérieurement, tout un programme de restructuration de la profession a été élaboré qui vise à réduire à cinq le nombre des établissements constructeurs de grands navires, à diminuer les effectifs et à aider les conversions indispensables. Je pense même que des regroupements se feront encore.

Le V^e Plan a repris, en les précisant, les objectifs du Gouvernement et vous êtes en droit de me demander où en est l'exécution de ce programme. Je dirai qu'il est en voie d'accomplissement intégral. Les opérations de fusion réalisées, la dernière étant celle du Trait avec la Ciotat, permettront de réduire à cinq comme prévu — je l'ai dit tout à l'heure — le nombre des grands chantiers. Pour faciliter la réduction des effectifs, de nouvelles mesures viennent d'être prises cette année : octroi d'une prime pour les investissements en vue de reclasser les personnels des chantiers de Port-de-Bouc, du Trait et du Havre, prorogation jusqu'au 1^{er} janvier 1968 des mesures de soutien en faveur des programmes de conversion interne.

Sur le plan des commandes, la situation de nos chantiers est bonne. Les carnets de commandes ont enregistré en moyenne deux années de pleine activité et quelquefois plus pour certains, chiffre nécessaire pour la bonne marche des entreprises. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, c'est l'afflux des commandes françaises qui a été prépondérant, ce dont nous nous réjouissons tous. Après tout, autant que les chantiers français construisent par priorité des bateaux destinés à la France ! Ainsi la politique récemment mise en œuvre sur le plan des transports maritimes se répercute-t-elle heureusement sur l'activité de nos chantiers.

Il n'en reste pas moins que nous devons demeurer vigilants car la concurrence étrangère est particulièrement vive. A eux seuls, les chantiers japonais assurent près de 50 p. 100 de la construction navale mondiale et, plus près de nous, la Suède constitue un rival extrêmement dangereux pour les autres pays européens. Nos partenaires du Marché commun en sont donc venus, avec nous-mêmes, à étudier la création d'une aide communautaire permettant à la construction navale de subsister face à la montée des périls.

Cette concurrence, jointe au fait que le niveau de l'aide française va continuer à baisser, impose à nos chantiers de moderniser leurs équipements. Le financement de la grande forme des chantiers de l'Atlantique est maintenant assuré. Celui de la grande forme de La Ciotat est à l'étude.

Mais c'est aussi sur le plan de la recherche scientifique qu'il nous faut progresser. Les études menées par mes services visent plusieurs objectifs : accroître la sécurité des marins ; améliorer les conditions d'exploitation et la rentabilité des

navires de commerce ; trouver à nos chantiers de nouveaux débouchés avec les navires à coussin d'air ou à ailes portantes — innovations extraordinaires.

Sommes-nous maintenant satisfaits de tout ce qui est en cours ? Nous aurions, me semble-t-il, le droit de l'être, mais nous ne le sommes pas. Chaque point d'arrivée ne peut être qu'un point de départ et tout doit être remis en question quand on croit la tâche achevée. C'est pourquoi le Gouvernement, voulant précéder l'événement et non le subir, vient de créer un groupe de travail présidé par le secrétaire général de la marine marchande où professionnels et fonctionnaires vont rechercher si les structures actuelles ne peuvent pas être encore améliorées pour rendre notre industrie plus compétitive au moment où la France devra affronter la concurrence du Marché commun.

Ce problème du Marché commun, en ce domaine comme en d'autres, nous force à revoir toute une série de questions et nous force à faire un effort considérable. Le Gouvernement en a conscience. Je pense que les producteurs et les constructeurs en ont conscience avec nous. En tout cas, les années qui viennent sont à beaucoup d'égard décisives et, avant d'entrer dans le Marché commun, sur le plan de la pêche comme sur le plan de la construction navale et l'armement, c'est pendant les années qui viennent et qui nous séparent de l'entrée complète en fonction du Marché commun qu'il s'agit de réaliser les plus gros efforts pour nous mettre à même de faire face à la concurrence à l'intérieur des six pays unis d'Europe.

Après cet exposé, que j'ai voulu bref, mais je me devais aussi d'être complet...

M. Roger Lachèvre, rapporteur. Il est très intéressant, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. ... je voudrais conclure.

Je n'aime pas employer des expressions telles que : « Nous sommes à un tournant » dont l'image fait craindre qu'à force de tourner, on ne revienne au point de départ. Nous devons cependant être conscients qu'une grande partie se joue actuellement pour notre marine marchande parce que, dans notre monde en pleine mutation, rien ne sera demain comme c'était hier, ni même comme aujourd'hui.

Il y a ainsi dans l'histoire des hommes, qu'il s'agisse de l'histoire politique, économique ou sociale, de longues périodes calmes, qui de loin paraissent même immobiles et puis d'autres — nous y sommes — où les événements soudain se déchainent, à un rythme que les hommes de l'époque ont toujours du mal à suivre. C'est en général une révolution technique qui est à l'origine de ces explosions transformatrices.

Il est évident à tous que nous vivons une de ces époques ; nous sommes plongés dedans et, à certains moments, nous avons du mal à suivre : révolution technique qui met à la disposition de l'homme des moyens sans commune mesure avec ceux qui les ont précédés ; révolution politique qui a donné l'indépendance à de vastes régions autrefois sous tutelle, mais qui, après avoir défilé ces anciens ensembles, en crée de nouveaux et je pense notamment au Marché commun ; révolution économique qui est la conséquence toute naturelle des deux précédentes et qui fait sauter toutes les cloisons en plongeant les activités nationales dans la concurrence mondiale.

Que devient l'homme au milieu de ce tourbillon ? C'est la question par laquelle je termine parce que c'est la plus importante. Les progrès techniques, politiques, économiques n'ont de sens que s'ils aboutissent au bonheur de l'homme, j'entends son bonheur matériel, mais aussi son bonheur intellectuel et spirituel.

Nous devons toujours veiller à ce que l'énorme machine ne broie pas ceux pour qui elle travaille, mais nous ne devons pas, je pense même que nous ne pourrions pas, arrêter la machine et il faut en avoir conscience.

Cette triple révolution dont je viens de parler et que nous vivons actuellement, se répercute sur la marine marchande comme sur toutes les autres activités.

Pour la technique, c'est l'automatisation, le gigantisme croissant des navires, les containers ; c'est aussi les moyens nouveaux d'exploitation des océans ou les procédés modernes de construction des navires.

Pour la politique, c'est la disparition de notre empire colonial, c'est la politique commune des Six qui va s'imposer, qui s'impose déjà à nous.

Pour l'économie, c'est le grand affrontement de la concurrence à l'échelle mondiale, c'est aussi le développement constant des échanges internationaux et l'accroissement des besoins en nourriture, liés à l'augmentation de la population mondiale et à l'élévation de son niveau de vie.

Tout cela crée des problèmes énormes pour nous et ce sont eux que nous sommes en train de résoudre.

C'est pourquoi, me tournant vers tous ceux qui vivent de la mer, je dis : « il faut vous adapter, car c'est pour tous une question de vie ou de mort ».

Je dis aux marins : « vous n'arrêterez pas le progrès ou les transformations inévitables ; n'essayez même pas de les freiner. Je comprends vos réactions car elles sont humaines : vous avez peur comme ont eu peur tous les travailleurs à travers les âges quand des découvertes bouleversaient leurs conditions de travail. Mais c'est précisément le rôle des pouvoirs publics, c'est celui des chefs d'entreprise et aussi des dirigeants syndicalistes, de calmer vos appréhensions et de vous montrer que le progrès, c'est aussi pour vous plus de bien-être et finalement plus de sécurité. Il faut seulement passer le cap, qui est difficile, et là l'Etat doit vous aider de toutes ses forces, mais ne jouez pas la politique du pire. Je crois que c'est ce que tous ensemble nous devons leur faire comprendre.

Aux chefs d'entreprise, je dis deux choses : d'abord, le profit n'est pas tout ; il vous faut concilier votre désir légitime de voir prospérer votre entreprise avec le souci constant de ménager les hommes lorsque se présentent des périodes de transition douloureuses.

Je leur dis aussi : n'attendez pas tout de l'Etat ; l'Etat c'est un peu nous tous, et attendre tout de l'Etat, cela revient à dire qu'on ne fait rien soi-même et qu'on attend tout des autres. En réalité — l'image n'est pas outrée dans le domaine qui nous occupe — nous sommes tous embarqués sur le même navire : salariés, patrons, Etat, aucun de nous ne peut avoir la prétention de se sauver sans les autres ; alors je crois qu'il nous faut collaborer franchement et œuvrer dans le même sens, et j'imagine qu'un jour, nous connaissons des eaux plus calmes et que nous pourrions alors enfin un peu profiter du progrès. (Applaudissements au centre et à droite.)

M. Léon David. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. David, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. Léon David. Comme tous mes collègues, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention, monsieur le secrétaire d'Etat.

A propos de la caisse nationale des invalides, vous avez parlé de rattrapage. C'est exact, c'est une question de revalorisation, tout simplement. Ce n'est pas une augmentation, c'est un retard que vous comblez.

Vous avez parlé de compression de personnel. Je constate que depuis que nous discutons du budget ici, il est toujours question de compression de personnel. C'est aussi le cas, vous venez de le dire, des marins et des personnels des chantiers.

Vous avez évoqué le problème de La Ciotat. Je suis sûr que mes collègues des Bouches-du-Rhône comme moi-même seraient heureux de connaître votre opinion sur le krach de l'Intra-Bank. Si j'en crois vos paroles, nos chantiers paraissent assurés d'une continuité de travail. J'enregistre votre signe d'assentiment, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je vais vous répondre.

M. Léon David. Par ailleurs, vous savez que les chantiers de Port-de-Bouc sont fermés. Vous avez parlé de reconversion. Je serais heureux de connaître dans quelle mesure le personnel licencié a été reconverti.

Nous n'avons pas peur des transformations ; nous craignons seulement qu'elles entraînent la misère pour certains. Vous dites que nous sommes tous embarqués sur le même navire, monsieur le secrétaire d'Etat : les travailleurs de Port-de-Bouc qui ont été licenciés ne sont pas sur le même navire que les patrons.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il y a plusieurs points sur lesquels je voudrais répondre, et notamment sur un point très important, qui a fait l'objet de nombreuses discussions, que la presse a très amplement commenté, ce qui m'oblige à vous donner quelques explications complémentaires : c'est, en effet, à propos des chantiers de La Ciotat, les difficultés très graves rencontrées par l'Intra-Bank qui, par des sociétés latérales, est majoritaire dans ce chantier.

Dans l'état actuel des discussions avec le gouvernement libanais sur la situation de la succursale française de l'Intra-Bank et des sociétés qu'elle contrôle, notamment les chantiers navals de La Ciotat, il ne m'est pas possible — et je crois que vous le comprendrez — de faire état des pourparlers en cours.

Qu'est-ce qui vous importe ? C'est de savoir comment ce chantier va vivre. Ce chantier est un très bel outil qui, sur le plan industriel et financier, présente encore aujourd'hui une situation très bonne ; sa trésorerie est saine, ses commandes sont nombreuses ; il a plus de deux années devant lui. Par conséquent, je suis tenté d'avouer que nous avons, nous aussi, plus de deux années devant nous pour essayer de régler les problèmes financiers qui se posent et vous vous doutez bien que nous n'attendrons pas aussi longtemps. C'est, en fait, dans les mois qui viennent que cette affaire sera réglée.

Concernant le sort des travailleurs et la vie du chantier lui-même, je peux vous répondre, monsieur le sénateur, que nous n'éprouvons pas d'inquiétude. Je vous en donnerai une preuve, et je ne ferai que répéter ce que j'ai dit tout à l'heure : si pour le chantier de l'Atlantique les décisions sont actuellement prises au sujet de la grande forme de radoub, pour celui de La Ciotat, si important pour l'avenir, le même problème est actuellement à l'étude. S'il est à l'étude, c'est évidemment que nous avons le désir de le résoudre. *(Applaudissements.)*

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Très bien !

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement (Section V. — Marine marchande) qui figurent aux états B et C respectivement annexés aux articles 23 et 24, puis les articles 48 et 49.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III, moins 5.428.938 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III pour la marine marchande.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, moins 6.337.101 francs. »

La parole est à M. Thiébault.

M. Roger Thiébault. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous demander à quel point en est la situation plutôt dramatique des ouvriers des chantiers navals du Trait et des Forges et chantiers de la Méditerranée, au Havre.

Depuis le large débat que nous avons eu au conseil général de la Seine-Maritime, auquel vous avez participé, je n'ai pas obtenu de renseignements, sauf il y a quelques jours dans un article paru dans le journal *Paris Normandie*, article qui faisait état de certaines reconversions.

Cet article faisait état malgré tout de la grande inquiétude des ouvriers à la suite du krach de l'Intra-Bank car, comme vous le savez, il y a déjà eu de nombreux licenciements sur ces chantiers. Ce krach ne risque-t-il pas d'en entraîner d'autres ? *(Applaudissements.)*

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Monsieur Thiébault, je voudrais, dans une certaine mesure, vous rassurer.

Lorsque je suis venu au conseil général de la Seine-Maritime, où nous sommes depuis longtemps collègues, j'ai donné un certain nombre d'explications qui n'ont peut-être pas été tout à fait comprises, dans la mesure où j'ai pu constater par la suite qu'elles avaient fait l'objet dans la presse de commentaires un peu politisés. Cependant, je suis en droit de vous tenir les mêmes propos aujourd'hui. J'ai rencontré tout dernièrement, à leur demande et à la mienne, les représentants syndicaux du Trait à la préfecture de Rouen, lors de mon dernier séjour. Nous avons eu une longue conversation et nous en avons profité pour faire le point. En somme — j'allais dire dans mon département, excusez-moi ce sont presque des parlementaires de la Seine-Maritime qui procèdent à un échange de vues devant vous, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs — le problème des chantiers de la Méditerranée au Havre a été très sérieux, dans la mesure où ces chantiers n'avaient pas seulement un grand établissement sur la Méditerranée, mais deux établissements au Havre.

Par ailleurs, le problème de l'Intra Bank a pu faire naître un certain nombre d'appréhensions au Trait ; elles ne tiennent pas, à dire vrai, aux difficultés financières de l'Intra Bank ; elles sont antérieures puisqu'elles proviennent de la fusion du chantier du Trait avec celui de La Ciotat qui, vous vous en souvenez bien, monsieur Thiébault, remonte à un certain nombre de mois.

Tout d'abord, en ce qui concerne Le Havre, je dois dire que la bonne volonté, je dirais même la volonté des industriels havrais nous a permis de régler pratiquement ces problèmes dans des conditions satisfaisantes. Le travail a repris au Havre où le regroupement s'est opéré comme prévu, exactement dans la forme que j'avais indiquée au conseil général de la Seine-Maritime.

En ce qui concerne Le Trait, l'inquiétude est un peu plus vive, bien qu'elle ait été renouvelée du fait que le problème de l'Intra Bank a remis la question de la fusion à l'ordre du jour. Mais nous avions indiqué depuis longtemps déjà au Trait quelle était notre politique et de quelle manière il devait, petit à petit, terminer sa production en matière de construction navale, la terminer en quelque sorte en sifflet, tandis qu'une autre production viendrait prendre la place de la construction navale,

une certaine partie de celle-ci pouvant d'ailleurs demeurer plus tard, dans la mesure où elle ne serait pas aidée par l'Etat. Il est évident que l'intérêt de La Ciotat est de faire vivre le Trait, qu'elle a acheté, et nous y veillerons parce que cela s'est fait selon des conditions que le Gouvernement — la marine marchande en l'occurrence — a précisé en temps opportun. Je crois que nous avons fait un gros effort parce que le Trait n'avait pas un carnet de commandes solidement garni et que nous lui avons obtenu des commandes très appréciables qui ne donnent certes pas le plein emploi, mais qui lui permettent de continuer une activité de construction navale au-delà de la date initialement prévue. La commande de deux sous-marins pakistanais fera que notre aide durera plus longtemps que nous ne l'avions envisagé.

Parallèlement, l'entreprise La Ciotat-Le Trait doit veiller à sa reconversion interne et nous devons l'y aider dans la mesure de nos moyens, mais nous devons la pousser à la reconversion externe.

Je précise avec insistance que, sans cette fusion que nous avons voulue délibérément, le chantier du Trait serait aujourd'hui fermé. De plus, si l'entreprise fusionnée a survécu, c'est que la banque Worms qui était alors propriétaire du chantier du Trait a épongé une partie des dettes et que le chantier de La Ciotat en a pris une autre partie, moindre, mais importante, à sa charge, de sorte que cette fusion, inscrite dans le plan de fusions d'ensemble prévu, permettra à la France de posséder quelques chantiers solidement regroupés. Cette fusion a permis au Trait de vivre grâce à la construction navale jusqu'à présent et lui permettra de continuer encore dans les prochaines années. Cependant, nous ne nous dissimulons pas les difficultés.

La reconversion interne et la reconversion externe doivent se faire, soit pas l'arrivée de nouvelles entreprises sur les terrains des chantiers mêmes du Trait, soit sur la zone industrielle que M. le maire de la ville a fondée sur le territoire de sa commune. Différentes possibilités sont en cours d'étude, dont l'une d'elles est très sérieuse. Je n'en parlerai pas davantage ce soir devant le Sénat. J'indiquerai tout simplement que notre volonté, nos efforts vont en ce sens, que la difficulté est d'autant plus grande qu'actuellement des ouvriers du Trait quittent le chantier alors qu'ils pourraient y conserver du travail, parce qu'il y a un vent d'insécurité qui souffle ; ce sont des ouvriers qualifiés qui vont travailler dans d'autres chantiers, ce qui peut mettre en péril la construction navale, ce à quoi nous devons veiller. En réalité, ce n'est pas un problème de chômage, mais un problème qui concerne l'expansion et la vie du Trait. Le maire du Trait m'a signalé qu'il y avait un certain nombre de maisons vides dans sa très belle cité, ce qui s'explique par le départ d'un certain nombre de cadres, de techniciens ou d'ouvriers qualifiés qui sont allés à Rouen ou dans la Basse-Seine pour essayer de trouver du travail. Le maire du Trait est inquiet et désire que de nouvelles activités permettent à sa population, sinon de s'agrandir, tout au moins de rester identique. Il faut y veiller ; je répète que ce n'est pas un problème de chômage, mais un problème de reconversion interne et externe. Comme vous le savez, le Gouvernement a pris un certain nombre de textes qui, sur le plan financier, doivent faciliter cette reconversion en permettant à des entreprises de s'implanter. Ces textes doivent arrêter les mesures financières qui ont été acceptées et, d'ailleurs, votées par les deux assemblées. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

M. Roger Thiébault. Je demande la parole.

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

M. Roger Thiébault. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de vos explications, mais je pense qu'il faut rester très vigilant et éviter de nouveaux licenciements. L'ouvrier que j'ai été toute ma vie peut vous dire qu'il n'est pas de problème plus angoissant que la perspective d'un licenciement. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre IV ?...

Je mets aux voix le crédit de ce titre pour la marine marchande au chiffre de : moins 6.337.101 francs.

(Le titre IV, avec ce chiffre, est adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V : Autorisations de programme : 6.460.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement : 5.160.000 francs. » — *(Adopté.)*

TITRE VI

« Autorisations de programme : 262.760.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement : 93.609.000 francs. » — *(Adopté.)*

[Articles 48 et 49.]

M. le président. « Art. 48. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1967 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955, relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. » — (Adopté.)

« Art. 49. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 49 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964 sont ainsi modifiées et complétées :

- « 1967 : 239.800.000 francs.
- « 1968 : 83 millions de francs.
- « 1969 : 74 millions de francs. » — (Adopté.)

[Article 63 bis.]

M. le président. Par amendement n° 48, M. Lachèvre propose, après l'article 49, d'insérer un article additionnel 49 bis ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions dans lesquelles les trésoriers des invalides de la marine, le 1^{er} et le 2^e fondé de pouvoir de la trésorerie générale des invalides d'une part, les chefs de section et les fondés de pouvoir des trésoriers des invalides d'autre part, en fonctions à la date du 20 mai 1964, pourront être intégrés, à compter de cette date, respectivement dans le corps des attachés de la marine marchande et dans celui des secrétaires d'administration de la marine marchande. »

La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. J'ai déjà développé cet amendement dans mon exposé général sous forme de remerciement adressé à M. le secrétaire d'Etat au budget qui a bien voulu me dire qu'il ferait en sorte de pouvoir l'accepter, car je suis parfaitement conscient que cet amendement, venant de moi, peut se voir opposer l'article 40.

Il s'agit, je le rappelle, de la remise en ordre de la situation d'un certain nombre de fonctionnaires qui appartenaient aux trésoreries des Invalides et qui sont présentement sans situation à la suite de modifications apportées dans le fonctionnement des services.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Comme l'indique M. le rapporteur Lachèvre, cet amendement n'est pas recevable, car nous sommes en droit de lui opposer les articles 40 et 42 ; mais, sur le fond, le Gouvernement partage en fait les vues exprimées par son auteur, de sorte que cet amendement qui permet de résoudre le cas de quelques fonctionnaires est accepté par nous. Compte tenu de l'article 40, nous le rejetons ; mais, pour que vous puissiez le voter, nous le reprenons à notre compte et nous vous le présentons, répondant ainsi à la promesse qui vous a déjà été faite par M. le secrétaire d'Etat au budget. Ainsi nous respectons la forme et le fond.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. En conséquence, l'amendement de M. Lachèvre est retiré, mais il est repris par le Gouvernement.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je crois que, dans un souci de bonne présentation, cet article additionnel est à placer dans la loi de finances sous le titre II « Dispositions permanentes », paragraphe II « Mesures d'ordre financier », après l'article 63 sous le titre « Equipement, V. — Marine marchande », et non pas dans le titre I^{er} « Dispositions applicables à l'année 1967 ».

Cela dit, tout me semble alors en règle.

M. le président. Le texte de l'amendement demeure le même, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat. Exactement, monsieur le président.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Je renouvelle mes remerciements au Gouvernement.

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

Je mets aux voix l'amendement présenté par le Gouvernement, compte tenu des observations que M. le secrétaire d'Etat vient de présenter sur la place de cet article additionnel dans le projet de loi.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel 63 bis sera donc inséré dans le projet de loi.

SECTION I. — SECTION COMMUNE

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant la section I, section commune, du ministère de l'équipement qui figurent aux états B et C respectivement annexés aux articles 23 et 24. Ces crédits avaient été réservés jusqu'à la fin de l'examen des crédits des autres sections.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III : plus 78.691.630 francs. »
Personne ne demande la parole ?...

M. Léon David. Le groupe communiste vote contre les crédits de la section commune.

M. Antoine Courrière. Le groupe socialiste également.

M. le président. Je mets aux voix le crédit du titre III pour la section commune.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : plus 10.285.500 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme : 84.300.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 113.689.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 111.100.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 30.995.000 francs. » — (Adopté.)

Services du Premier ministre (suite).

SECTION V. — COMMISSARIAT AU TOURISME

M. le président. Le Sénat va maintenant examiner les dispositions du projet de loi de finances concernant les services du Premier ministre, section V : Commissariat au tourisme.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues. M. Golvan et moi-même nous avons, chacun pour notre commission, établi à propos des dotations du secrétariat d'Etat au tourisme un rapport écrit auquel, pour ce qui me concerne, je me permets de vous demander de vous reporter.

Mon propos se bornera, en raison du délai qui m'est imparti, à faire le point des résultats obtenus, compte tenu des aspects positifs comme des échecs. J'y ajouterai les réflexions et les conclusions de votre commission des finances.

Les fascicules qui reprennent les dotations budgétaires du commissariat au tourisme sont parmi les plus minces de tous ceux qui nous aient été distribués. Notre jugement d'ensemble sur ces dotations, c'est qu'il s'agit d'un budget et, partant, d'une politique touristique officielle par trop limitée, voire même étriquée. Nous déplorons que les moyens qui sont mis ainsi à la disposition du secrétaire d'Etat au tourisme l'obligent à ne procéder qu'à des interventions de caractère limité, artisanal, là où il faudrait donner de grandes impulsions.

Les conséquences de la modicité de ces dotations sont de deux sortes : dans trop de secteurs, nous avons à déplorer une politique faite d'immobilisme, de stagnation, face au dynamisme des pays concurrents et — ce qui est aussi inévitable — nous voyons apparaître de plus en plus des interventions dues au secteur privé. Je ne citerai pour mémoire que les compagnies de navigation et, surtout, les banques d'affaires qui tardent à se substituer aux insuffisances ou à la carence de l'Etat. Il est vrai qu'elles le font avec d'autres motivations et que, presque toujours, leurs préoccupations visent davantage à satisfaire des intérêts particuliers que l'intérêt général du tourisme. Ces jugements ne relèvent pas d'appréciations de caractère subjectif mais je crois qu'il est facile de démontrer qu'ils résultent de l'examen des crédits budgétaires.

Ces crédits, que je résumerai pour l'essentiel, s'élèvent pour l'ensemble du secrétariat d'Etat au tourisme à 29.434.446 francs. Ils sont en augmentation de 2.885.155 francs, soit plus de 10,9 %. Mais si l'on fait abstraction des subventions d'équipement en faveur des organismes de tourisme, c'est seulement une majoration de 885.155 francs des crédits du tourisme proprement dits et la majoration ne ressort plus qu'à 3,8 p. 100.

Dès lors, dans la mesure où vous êtes obligés, comme dans tous les autres départements ministériels, de procéder à des relèvements de traitements et de salaires; dans la mesure où vous êtes tenus, parce que cela est recommandé de toutes parts, de renforcer les moyens de propagande à l'étranger, vous ajoutez deux crédits, d'un de 450.000 francs, l'autre de 141.000 francs, mais vous êtes dans l'obligation d'opérer par ailleurs des abattements. C'est ainsi que vous réduisez les frais de matériel et de déplacement des délégations régionales de 55.000 francs, alors que ces frais, bien loin d'être excessifs, étaient insuffisants;

Vous réduisez, en 1967, de 105.000 francs, la subvention aux organismes de tourisme en même temps que vous diminuez votre effort financier à l'égard du bureau national de renseignements touristiques.

C'est ainsi que la plupart d'entre nous ont été alertés dans le courant de l'été par les fédérations de syndicats d'initiative et les offices de tourisme de leurs régions respectives, émus à juste titre de la fermeture du bureau de renseignements des Champs-Élysées où ils trouvaient un support qui, tout en n'étant pas à la mesure de leurs demandes, leur apportait de toute manière une aide non négligeable dans l'accomplissement de leur tâche quotidienne.

M. Roger Carcassonne. Très bien !

Mlle Irma Rappuzzi, rapporteur spécial. Les crédits dont vous disposez ne vous ont pas permis jusqu'ici et ne vous permettront pas davantage en 1967 de supporter la concurrence des pays qui, comme je le disais au début de mon intervention, pratiquent une politique plus dynamique que la nôtre. C'est notamment dans le domaine de la publicité que cette insuffisance est manifeste et grosse de conséquences. Alors que vous ne pouvez disposer que de quelques centaines de milliers de francs pour l'émission de dépliant dont la qualité, bien sûr, se ressent de la modicité des crédits dont vous disposez, nous voyons des pays concurrents s'installer en maîtres sur notre marché intérieur, et il ne se passe guère de jours ou de semaines sans que dans les journaux, les revues et les hebdomadaires les plus luxueux, des placards importants, dont chacun d'eux coûte à lui seul plus d'un million d'anciens francs, viennent concurrencer dangereusement nos stations touristiques ainsi que les initiatives prises par notre pays dans ce domaine.

Aux hommes jeunes épris d'aventure on offre un safari en Afrique équatoriale; aux jeunes femmes on conseille d'aller dorer leur peau au soleil en Israël. C'est très facile, dit-on, et à la portée de tout le monde. Aux familles, on promet non plus le bonheur dans un hypothétique château en Espagne, mais on dit tout simplement: « Votre maison en Espagne vous attend. Allez-y vous y serez heureux ».

Voilà dans quel contexte, monsieur le secrétaire d'Etat, vous êtes condamné à travailler. Voilà quelles sont les difficultés auxquelles se heurte fatalement votre politique touristique.

Mais ce n'est pas seulement du manque de moyens financiers que cette politique a à souffrir. Une autre de ses tares consiste — c'est, en tout cas, le point de vue de la commission des finances — dans une absence totale d'unité, de coordination, de solidarité entre les différents départements ministériels à l'égard du secrétariat général au tourisme. L'isolement de ce secrétariat va croissant. Votre personne n'est pas en cause. Nous constatons, au contraire — et de nombreux témoignages en font foi — que vous avez réussi dans une large mesure à vous concilier la sympathie et la compréhension des professionnels du tourisme. On reconnaît les efforts que vous faites. Malheureusement ils sont rarement soutenus par les autres ministères, quand ils ne sont pas brutalement contrariés.

Les exemples prouvant ce que j'affirme sont faciles à trouver. Je prendrai celui de l'O. R. T. F., car la publicité — et ce n'est pas mon ami M. Carcassonne qui me démentira — est un support très important, de très grande valeur. Qu'a fait l'O. R. T. F. pour soutenir votre politique? Vous vous êtes attaché, à juste titre, avec beaucoup de ténacité et d'obstination à une idée: l'opération « étalement des vacances ». Tout le monde est d'ailleurs convaincu de son bien-fondé.

Or, au moment même où vous obtenez le soutien de la plupart des associations intéressées pour gagner cette partie difficile, nous avons vu l'O. R. T. F. non pas servir cette politique, mais au contraire la tenir en échec. Je pense que nous sommes nombreux à avoir entendu avec consternation le commentateur du journal télévisé le soir du 15 août. Il faisait mauvais temps, c'est vrai; en substance, ce commentateur disait: « Aujourd'hui quinze août, c'est la fin de la période de vacances pour les vacanciers de la première tranche. Ils ont bien de la chance, car on grelotte en Bretagne, on a froid en Normandie et sur la côte d'Azur. Rentrez chez vous sans trop de regrets, vous y serez bien!... »

Evidemment, avec des gaffes comme celles-là, pour peu qu'elles se reproduisent une ou deux fois dans l'année, mon-

sieur le secrétaire d'Etat, vous devrez renoncer à persuader les Français qu'ils pourraient prendre agréablement et utilement leurs vacances en dehors de la période qui s'échelonne entre le 14 juillet et 1^{er} septembre.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il vous faudrait obtenir de l'O. R. T. F., qu'à défaut de faire de la publicité pour le tourisme français, elle s'abstienne, du moins, de lui faire de la contre-publicité.

Dans le même ordre d'idées, je voudrais m'arrêter quelques instants à la politique du ministère des finances.

Comment ne pas s'inquiéter de constater qu'en 1965, pour la première fois, la balance touristique de notre pays a cessé d'être bénéficiaire pour devenir largement déficitaire de 28 millions de dollars, soit 140 millions de francs. Bien que l'année 1966 ne soit pas terminée, il ne semble pas qu'elle permettra un retour excédentaire de la balance touristique.

Dans ces conditions, le ministère des finances ne pourrait-il s'attacher à contribuer à faire disparaître un certain nombre de points noirs de notre politique touristique. Mais il semble que l'administration de la rue de Rivoli prenne un malin plaisir à persévérer dans ses erreurs. Tous les professionnels du tourisme citent, à juste titre, pensons-nous, comme un des obstacles à une concurrence plus facile avec les pays étrangers, la fiscalité qui pèse sur l'hôtellerie et qui, jusqu'au 1^{er} janvier 1966, consistait en la perception d'une taxe de prestation de services de 8,50 p. 100.

Depuis la réforme qui est intervenue dernièrement, ce n'est plus la taxe de prestation de services qui sera réclamée aux professionnels de l'hôtellerie, mais la taxe à la valeur ajoutée, au taux de 6 p. 100 pour les hôtels homologués, et au taux de 12 p. 100 pour les hôtels non homologués qui ne sont pas les moins nombreux. La restauration supportera une taxe de 12 p. 100 et le logement, 6 p. 100.

Quand on sait à quel point restauration et hôtellerie, surtout en province, s'enchevêtrent, nous nous demandons comment on pourra s'y reconnaître.

En tout cas, comme nous l'avons dit déjà devant la commission des finances du Sénat, nous regrettons qu'on ait laissé échappé l'occasion que constituait la réforme des impôts indirects pour donner aux professionnels de l'hôtellerie les légitimes satisfactions qu'ils étaient en droit d'attendre.

Reste maintenant le poids très lourd des charges sociales dont souffre l'hôtellerie. Jusqu'à présent nous nous sommes, les uns et les autres, heurtés à un mur d'intransigeance. Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque le Gouvernement, comme il nous l'a rappelé au cours de cette discussion budgétaire envisage de soumettre au Parlement un projet de réforme de la sécurité sociale — en 1967, c'est-à-dire après les élections législatives, mais, même éloigné, le rendez-vous est tout de même pris — nous vous suggérons de prendre l'initiative de demander un nouvel examen de ces charges sociales tenant un compte plus large du caractère saisonnier de cette industrie. Au moment où elles entrent de plain-pied dans le Marché commun, les différentes branches de l'industrie touristique de notre pays pourraient ainsi se trouver sur un plan comparable à celui des autres Etats concurrents, Etats du Marché commun ou pays tiers.

Le ministère des finances est également responsable du fait que la France est le pays où l'essence est la plus chère du monde. Nous aurions eu cependant l'occasion au cours de la présente loi de finances de corriger en partie ce handicap, si, lors de l'examen de l'article 18 de la loi de finances, les amendements présentés par le Sénat n'avaient pas été rejetés par le Gouvernement qui leur a opposé l'article 40.

Nous proposons, en effet, au Gouvernement, de renoncer à verser au Trésor public les crédits excédentaires du fonds de soutien des hydrocarbures. Les sommes ainsi dégagées auraient permis de diminuer dès à présent d'un franc ancien le prix du litre d'essence. Cela n'aurait pas été considérable, mais aurait constitué un démarrage qui, du point de vue psychologique, aurait eu des conséquences bénéfiques.

Nous regrettons aussi que le ministère des finances, malgré notre souhait, se refuse à rétablir le contingent d'essence détaxée au profit des touristes étrangers. Lorsque ce contingent a été supprimé, on nous a opposé le prétexte que notre pays était engagé dans une course difficile, que sa balance des échanges était déficitaire et qu'il fallait faire un effort général dans tous les domaines. Mais maintenant que notre balance des échanges s'est améliorée — on ne manque pas une occasion de nous le dire — nous pensons que le moment serait venu de rétablir ce contingent. Ainsi, les touristes étrangers seraient privés de ce prétexte qui trop souvent les incite à fuir notre pays ou à le traverser rapidement pour se rendre dans d'autres pays où l'on voit dans toutes les stations d'essence, accroché en évidence, un écriteau portant le mot « coupons ». Nous voudrions prouver que nous sommes capables de faire le même effort que ces pays.

Est-ce à dire que tout est à critiquer, que tout est négatif, que tout est décourageant dans le budget ou dans l'action du commissariat au tourisme ? Certes non. Il existe fort heureusement des aspects positifs.

Nous assistons à la naissance du tourisme de masse et nous nous réjouissons que le tourisme ait cessé d'être l'apanage d'une minorité de privilégiés de la fortune ou de déçus. Si le mot « démocratisation » a un sens, c'est bien à ce courant nouveau qu'il s'applique, qui pousse un nombre chaque année plus considérable d'hommes et de femmes, de jeunes ou de plus âgés, à prendre des vacances, à voyager, à chercher à connaître des pays ou un autre climat, d'autres mœurs, une autre civilisation que ceux du pays où ils travaillent et où ils vivent. L'aire géographique sur laquelle peuvent s'appliquer les activités touristiques s'étend. Si le temps des vacances est accru, si l'on parle maintenant couramment, non seulement de vacances d'été, mais encore de vacances d'hiver, de détente de fins de semaine, si nous assistons à une progression continue du nombre des touristes de 8 à 10 p. 100 par an, s'il est vrai que 13 millions de Français prennent leurs vacances à l'étranger, il est aussi 11 millions d'étrangers qui viennent passer leurs vacances en France. Ce qui est particulièrement satisfaisant, c'est de voir que le pourcentage des touristes français qui vont à l'étranger a tendance à baisser, tandis que le nombre des étrangers venant en France augmente d'une année sur l'autre dans des proportions beaucoup plus importantes.

Ces résultats sont dus à une évolution inévitable ; mais ils sont aussi à l'actif des progrès très sensibles accomplis dans un certain nombre de domaines. Ainsi, en matière d'équipement hôtelier, nous enregistrons la création en dix ans de plus de 41.000 chambres, réparties en 2.722 nouveaux établissements. Nous assistons aussi à l'extraordinaire poussée du tourisme social. Nous avons à peine plus d'un million de campeurs en 1956 ; ils étaient sept millions et demi en 1965 et seront plus de huit millions en 1968. En outre, plus de cent mille caravanes sont immatriculées dans notre pays.

Les équipements collectifs, de plus en plus nécessaires, de plus en plus appréciés, connaissent également un développement important. L'équipement de montagne paraît actuellement plus favorisé que le tourisme nautique. Les enveloppes du V^e Plan pour l'un et l'autre secteur sont satisfaisantes : 130 millions de francs pour l'équipement de montagne, 190 millions pour le tourisme nautique.

Mais si c'est là un commencement encourageant, il faut aller plus loin et mettre en valeur nos sites touristiques, nos monuments historiques. Il faut plus particulièrement nous attacher à développer le tourisme d'affaires, le tourisme culturel, où les possibilités encore à peu près inexplorées sont considérables. Chaque fois que nous faciliterons l'organisation et la tenue de congrès, de séminaires, de rencontres de caractère culturel, chaque fois aussi que le ministre des travaux publics aidera au développement de la construction d'une flotte marchande permettant l'organisation de croisières à des prix abordables, nous serons assurés de marquer des avantages très importants et une progression satisfaisante de notre balance et de notre développement touristiques.

Il n'y a pas lieu de faire preuve d'un pessimisme excessif. Nous n'avons pas de complexe d'infériorité à avoir à l'égard des pays étrangers qui, apparemment, sont encore mieux placés que nous ; mais si nous voulons progresser, si nous ne voulons pas céder inutilement du terrain, il faut que tous ceux qui ont un rôle à jouer dans la vie touristique de notre pays s'attellent à un travail sérieux, tenace et méthodique.

Nous croyons que des réunions de travail, qu'une division du travail, qu'une collaboration véritable et sincère donneront de bien meilleurs résultats qu'une politique d'affirmations et de promesses plus ou moins fallacieuses derrière laquelle les réalités sont pratiquement inexistantes.

Plusieurs collègues ont été surpris de lire, avant-hier, en première page d'un journal du soir à grand tirage, le titre suivant : « Loisirs : 18 parcs géants créés en France par l'Etat ». Alléchés par une telle annonce, jusqu'à présent ignorée de tous, nous nous sommes reportés à l'article qui figurait à l'intérieur du journal.

Nous y avons vu une carte de France comportant de petits losanges blancs et noirs ; mais quand nous avons voulu voir ce qu'il y avait de réel dans cet article publicitaire nous nous sommes aperçus qu'il ne s'agissait guère plus que d'un trompe-l'œil.

Je ne vous rends pas responsable, monsieur le secrétaire d'Etat, de la publication de cet article. Il s'agit là de méthodes auxquelles vous ne recourez pas systématiquement. Elles n'apportent en fait aucun résultat positif et ne sont susceptibles que de créer un peu plus de scepticisme, d'incrédulité.

En revanche, il existe dans notre pays — vous les connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, parce que vous vous entretenez

très souvent avec leurs dirigeants — de nombreux organismes qui, pour des raisons professionnelles et administratives, effectuent un travail de recherche en vue de permettre un développement rationnel de notre tourisme.

Parmi ces organismes je ne citerai que celui qu'anime notre collègue M. Guy Petit, maire de Biarritz : l'association des maires des villes thermales et touristiques. Cette association, qui s'est réunie hier en assemblée générale, a, une fois de plus, exprimé le souhait d'être entendue et associée aux recherches effectuées sous vos ordres. Elle considère en particulier, et je partage pleinement ce sentiment, que, lorsque le moment sera venu, et peut-être est-il déjà venu, il faudrait étudier les modalités d'application pratique de l'article 43 de la loi de finances pour 1966 qui préconise une confrontation générale, une table ronde à laquelle tous ceux qui désirent travailler loyalement et efficacement au développement de notre tourisme pourraient être appelés à participer.

S'il en était ainsi, peut-être arriverions-nous alors à remonter plus rapidement que nous ne l'avons fait jusqu'à présent la pente qui doit conduire notre tourisme au rang d'une industrie en pleine expansion, capable de faire vivre des centaines de milliers de nos concitoyens, de revitaliser certaines régions de notre pays aux prises avec des difficultés d'ordre économique, d'une industrie qui mette à la disposition des millions de Français qui veulent prendre des vacances heureuses et utiles les installations matérielles et techniques qu'ils attendent. (*Applaudissements.*)

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

M. Victor Golvan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, chaque année, fort consciencieusement d'ailleurs, les rapporteurs spéciaux et pour avis, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, « épiluchent » scrupuleusement le budget du tourisme afin de pouvoir présenter, en séance, à leurs collègues le tableau des crédits de ce département ministériel.

Il en résulte inévitablement certaines redites fastidieuses. Certains sujets ont déjà été examinés par mes prédécesseurs, notamment l'équipement touristique de la Corse, l'équipement en montagne et surtout l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon. Je me bornerai donc, si vous me le permettez, à l'examen du bilan de la saison touristique, de notre balance touristique, de la situation de l'hôtellerie, du tourisme social et, enfin, du nautisme.

Les crédits budgétaires affectés au tourisme en 1967 ne sont que des crédits de fonctionnement et il nous faut glaner dans d'autres départements ministériels pour connaître l'ampleur des actions touristiques prévues pour 1967.

Le budget propre au Commissariat est en augmentation de 11 p. 100 par rapport à celui de 1966. Il s'élève à 29.434.446 francs et cet accroissement est absorbé en presque totalité par les subventions au tourisme social qui atteignent deux millions. La France aurait reçu, en 1965, 11.100.000 étrangers contre 10.250.000 en 1964, soit une augmentation de 8,3 p. 100.

Les nuitées dans l'hôtellerie pour les touristes étrangers auraient été en augmentation de 5 p. 100 en 1965 par rapport à 1964. La durée moyenne des séjours des touristes étrangers dans l'hôtellerie homologuée est de six jours mais, en cette matière, la précision est difficile.

Comment se présente l'année 1966 ? Selon les premières indications fournies pour juin et juillet, nous enregistrerions une progression de 6 p. 100 dans l'hôtellerie, de 15 p. 100 dans les campings alors que la situation serait stationnaire dans les appartements et villas meublés. Sur ce dernier point les avis diffèrent : dans les stations thermales, la location pour les trois semaines de cure s'est affirmée et même accrue ; dans les stations balnéaires, le nombre des constructions neuves livrées à la location a augmenté mais on ne loue plus n'importe quoi à n'importe quel prix. Les immeubles anciens sans confort sont de plus en plus délaissés et il faut reconnaître que leur modernisation est onéreuse, les impôts élevés et que l'étalement des vacances n'a donné jusqu'à présent que des résultats très incertains. Si, sur ce point précis, des mesures devaient intervenir en accord avec certaines grandes entreprises, il serait indispensable qu'elles soient connues dès le début de l'année prochaine car les locations en meublé se font dès janvier. Les familles qui n'ont pas le souci des vacances scolaires se laisseraient peut-être alors tenter par les réductions de prix qui sont consenties en juin et en septembre.

Quelques loueurs en meublé ont pensé bénéficier d'une suppression de patente, mais cette mesure ne s'applique qu'aux propriétaires louant une partie du local qu'ils occupent, et de plus, cette générosité est demandée par l'Etat aux communes qui sont plutôt réticentes.

Certaines régions ont enregistré un légère régression dans leur activité touristique. Nous souhaitons que ce mouvement ne soit dû qu'au mauvais temps de juillet et du début d'août.

Si nous examinons maintenant les vacances des Français, nous trouvons qu'un nombre de plus en plus grand de nos concitoyens partent en vacances, 42 p. 100 environ, mais que 58 p. 100 restent encore chez eux. Ce sont ceux dont les revenus sont les plus faibles, mais qui représentent un énorme potentiel pour l'hôtellerie et le tourisme social.

Plus de 12 millions de touristes français sont partis pour l'étranger en 1964 et plus de 13 millions en 1965. C'est vers l'Espagne et l'Italie que la grande masse de nos concitoyens se sont dirigés. A quoi est dû cet engouement ? A l'amélioration incontestable du niveau de vie des Français, aux prix pratiqués à l'étranger, notamment en Espagne et en Italie. Toutefois, nous devons indiquer que de janvier 1964 à janvier 1965, les prix ont augmenté de 23 p. 100 en Espagne, de 9 p. 100 en Italie pendant qu'ils n'augmentaient en France que de 5,5 p. 100. Mais quel que soit ce mouvement des prix, nous devons toujours compter avec l'attrait des pays du soleil et avec une organisation touristique chez eux de plus en plus grande.

En 1964 le nombre total des journées de vacances est de 540.773.000 en France et de 70.318.000 à l'étranger, se répartissant en 553.139.000 journées pour l'été et de 57.952.000 pour l'hiver. Ces chiffres montrent la nécessité d'inciter les Français à connaître d'abord leur pays et le Gouvernement devrait mettre un frein à une certaine propagande qui s'exerce de façon particulièrement nocive en été. Je ne reviendrai pas sur les propos tenus à l'Assemblée nationale au sujet des émissions radio-phoniques et télévisées ainsi que des bulletins météorologiques publiés d'une manière qui ne semble pas toujours très astucieuse.

Les réflexions que nous avons déjà formulées sur l'étalement des vacances restent valables, mais il ne saurait être question de contraindre les Français à ne pas partir massivement pendant le mois d'août. Tout au plus, peut-on chercher à infléchir leur décision, en leur offrant des vacances moins chères ou plus longues.

Pour la première fois en 1965, le déficit de la balance touristique a été de 140 millions de francs. Pour 1965, les résultats sont incomplets. Pour les six premiers mois, le solde de la balance des paiements est positif de 35 p. 100, mais au troisième trimestre, le départ massif des Français pour l'étranger est la cause essentielle du déficit, car malheureusement les ressortissants d'Espagne, de Grèce ou de Yougoslavie ont un niveau de vie inférieur au nôtre. Souhaitons que dans tous les pays le niveau de vie continue à s'élever, que les étrangers viennent plus nombreux et que nous allions au moins aussi nombreux chez eux.

Les causes essentielles de la crise que subit l'hôtellerie française sont connues. Il est facile de la critiquer et même de la condamner. Mais la mise en vente de grands hôtels dans des stations en renom explique mieux qu'un long rapport sa véritable situation. Si ces établissements ont trop souvent vécu sur des positions acquises, remettant à la fin de chaque saison leur modernisation à la saison prochaine, vivre douze mois en ne travaillant que quarante-cinq jours reste un problème difficile à résoudre.

Le Gouvernement a accompli un effort important en faveur de l'hôtellerie par le moyen de prêts à la caisse centrale de crédit hôtelier, financés à 95 p. 100 sur les ressources du F. I. D. E. S. On peut regretter que la consommation des crédits consentis par les établissements publics n'ait pas été plus complète alors que l'équipement hôtelier est insuffisant ; mais l'attribution des prêts est trop restrictive et les garanties exigées draconiennes et décourageantes.

Notre hôtellerie ne dispose trop souvent que d'un personnel très insuffisant. Il serait souhaitable que celui-ci reçût une formation appropriée. Une expérience est actuellement tentée dans le Morbihan où, dans un C. E. G., une branche terminale d'études sera consacrée à la formation du personnel du service hôtelier.

Mes chers collègues, le client est roi et nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour lui donner satisfaction. Mais il n'a pas systématiquement raison, et il est bon que ceux qui ont la responsabilité de son accueil fassent entendre leur voix. C'est avec l'autorisation de mes collègues de la commission des affaires économiques et du plan que je donnerai à cette tribune l'opinion d'un maire de station touristique sur le tourisme dit social.

Les hôtels et les meublés n'auraient jamais pu faire face à la masse des estivants. Le camping est heureusement venu suppléer à leur insuffisance d'accueil, mais son organisation n'a pu se faire aussi rapidement qu'il eût été nécessaire pour absorber cette multitude de vacanciers et éviter qu'ils ne prennent des habitudes déplorables. Le camping a ses charmes, et à l'origine ses adeptes recherchaient la solitude. Mais on ne fait pas de camping dit sauvage dans une station déjà envahie ; on donne

plutôt l'impression de vouloir prendre des vacances à bon marché en profitant sans bourse déliée d'installations relativement coûteuses. Dans l'intérêt même des campeurs, les camps doivent être organisés et le camping sévèrement réglementé dans les stations et plus particulièrement dans les zones *non edificandi* : ou alors, à quoi servent-elles ?

Il est officiellement recommandé de favoriser le tourisme dit social, notamment en aménageant les terrains de camping, et les prêts accordés par le commissariat au tourisme sur les crédits mis à sa disposition par le F. I. D. E. S. sont passés de 1 million 330.000 francs en 1954 à 10.068.000 francs en 1965 et à 28 millions en 1966. Les prêts consentis par le crédit hôtelier ne visent cependant que les terrains classés en deuxième catégorie, et il serait souhaitable qu'ils soient étendus aux terrains de troisième catégorie.

L'effort est surtout consenti par les collectivités locales qui possèdent un domaine immobilier ancien. Il ne peut être question ni pour une commune, ni pour un particulier, d'acheter de la terre pour y installer des campeurs, les tarifs appliqués couvrant à peine les frais d'aménagement et de fonctionnement. Pourtant, seule cette hôtellerie de plein air pourra faire face pendant de nombreuses années encore à la masse des vacanciers.

Une politique n'est jamais aussi bonne que l'annoncent ses promoteurs, ni aussi mauvaise que ses détracteurs voudraient le faire croire. Les mesures prises par le Gouvernement pour favoriser le tourisme sont bonnes, mais insuffisantes face aux besoins nés brutalement d'une amélioration des moyens mis d'une façon générale à la disposition des familles. Le tourisme se démocratise et cette constatation est heureuse. Il n'est cependant pas sans préoccuper les maires des stations car, si les jeunes générations doivent attacher désormais une importance toujours plus grande aux équipements sportifs, sous-entendu gratuits, et aux distractions, en se montrant en revanche moins exigeantes sur le confort, qui paiera ?

Ne tombons pas dans une démagogie facile. Si pour les uns les vacances sont nécessaires et doivent être bonnes et pas chères, pour les autres le tourisme est une industrie, le moyen de faire vivre des régions dont il est leur seule richesse. Nous nous trouvons donc en face d'un problème qu'il faudra résoudre au mieux des intérêts de tous.

Le nombre des campeurs est passé d'un million en 1956 à 7.200.000 en 1965, et sur ce total les étrangers représentent une proportion importante, variant selon nos départements entre 27 et 80 p. 100. Le camping ne fait plus partie officiellement du ministère de la jeunesse et des sports. Souhaitons que son nouveau tuteur porte rapidement son effort au niveau des besoins réels d'une société qui doit organiser les loisirs pour tous.

Le nautisme connaît aujourd'hui en France un essor considérable. Selon les statistiques établies par le bureau de plaisance du secrétariat général de la marine marchande, la flotte de plaisance à la mer serait de l'ordre de 145.000 bateaux. On estime qu'elle grossira de 20.000 à 25.000 unités par saison au cours des années à venir, pour compter environ 500.000 bateaux en 1975. En outre, un récent sondage a montré qu'un Français sur cinq souhaite faire du bateau. Le programme de la plaisance ne risque pas d'être contrarié par le manque d'eau, car notre pays à la chance d'être baigné sur trois côtés, et les plans d'eau intérieurs abondent.

Il est à craindre que des ennuis sérieux pour les pratiquants ne naissent au port. La plupart de nos ports apparaissent, en effet, en voie de rapide saturation quand ils ne sont pas déjà saturés et ce n'est pas sans inquiétude que l'on imagine ce que pourra être la situation dans quelques années.

Il conviendrait que l'on s'attache sans plus tarder à tenter de résoudre les problèmes d'infrastructure que pose l'essor de la plaisance. Ce n'est pas chose aisée, eu égard au rythme rapide de cet essor et au coût élevé des installations. Les pouvoirs publics, en accord avec les collectivités locales, s'en sont préoccupés. Le V^e Plan consacra à l'infrastructure portuaire entre 172 millions et 252 millions pour les ports maritimes, 15 millions pour les ports fluviaux et 30 millions pour les plans d'eau intérieurs.

Les récents textes qui jettent les bases réglementaires de la politique de concession devraient permettre d'apporter une réponse aux questions soulevées par la construction et l'exploitation des ports de plaisance. Toutefois, il convient de craindre que tout cela ne soit insuffisant pour répondre aux besoins. D'aucuns préconisent l'appel aux capitaux privés, mais si intéressantes que soient les réalisations du type « port Pierre-Canto » à Cannes, sur le plan du grand tourisme, on peut douter qu'elles puissent être envisagées comme base de l'infrastructure que réclament les plaisanciers français.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il est une mesure qui est à la portée immédiate du Gouvernement : le prêt à très long terme, sur trente-cinq ou quarante ans. Il est inadmissible que des ouvrages portuaires qui vont servir pendant des générations soient payés et mis à la charge d'une seule génération.

De plus, a-t-on fait jusqu'au bout l'inventaire des installations déjà existantes susceptibles d'être rendues aisément utilisables pour la plaisance ?

A ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous signaler l'existence d'amortisseurs de houle qui permettraient d'aménager économiquement de nombreuses zones de mouillage. Il serait souhaitable que des essais officiels soient financés par l'Etat afin d'éclairer les collectivités locales désireuses d'utiliser ce matériel.

Vous voudrez bien me permettre de vous présenter sans amertume quelques chiffres qui figurent au budget des travaux publics : aménagement des ports de plaisance, chapitre 53-36, l'ancre de Roussillon, autorisations de programme pour 1966, 4 millions de francs, pour 1967, 5,5 millions de francs, en augmentation ; crédits de paiement pour 1966, 800 millions, pour 1967, 1.100 millions de francs, en augmentation. Chapitre 63-90 autres ports : autorisations de programme pour 1966, 4,5 millions de francs, pour 1967, 2,5 millions de francs, en diminution ; crédits de paiement pour 1966, 900.000 francs, pour 1967, 500.000 francs, en réduction.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ces chiffres sont éloquentes ; augmentation très sensible des crédits pour une zone bien délimitée, réduction pour le reste du littoral français. Personnellement j'aurais mauvaise grâce à me plaindre, car la baie de Quiberon est bien servie, mais je pense à l'amélioration de ces petits ports bretons qui se meurent par suite de la transformation de la pêche artisanale en pêche industrielle. Cette navigation de plaisance doit tendre vers un double but : inculquer aux jeunes le goût de la voile, mais aussi aider à la reconversion des populations maritimes.

Le nautisme attire surtout les jeunes et constitue pour eux une excellente formation physique et morale. Mais ces futurs marins ignorent généralement les règles les plus élémentaires de la navigation et il est indispensable qu'ils soient formés par des moniteurs qualifiés. C'est dans ce but qu'a été créée l'école nationale de voile de Saint-Pierre-Quiberon.

Bien que cet établissement dépende du ministère de la jeunesse et des sports, il ne peut être ignoré des responsables du tourisme. Il fonctionne avec les moyens du bord et grâce au dévouement des instructeurs auxquels je me plais à rendre hommage. Mais nous aimerions connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet, car la foi en leur mission finira par s'user chez ces hommes de bonne volonté si la situation actuelle se prolongeait. La navigation de plaisance doit être organisée si nous ne voulons pas connaître dans quelques années sur l'eau l'anarchie provoquée actuellement à terre par le camping.

Le tourisme nautique intéresse également les plans d'eau intérieurs. Nous devons remercier le Gouvernement d'avoir pensé à la remise en état des canaux. Ils sont susceptibles de créer dans certaines régions une activité importante.

Je voudrais dire enfin un mot sur le thermalisme et la thalassothérapie. Le thermalisme a connu une bonne saison et une de ses formes dérivées que j'appellerai le « thermalisme de congrès » a fourni à Evian et à Vichy un sérieux appoint. De 1961 à 1964, le thermalisme a connu un coefficient d'augmentation de 35 p. 100. Cependant, il n'est pas douteux que nos établissements doivent se moderniser pour s'adapter au goût d'une clientèle devenue plus exigeante, ce qui nécessiterait un effort d'investissement d'environ 100 millions, soit 20 millions par an pendant les cinq années du V^e Plan.

Dans une station balnéaire, la rentabilité des investissements ne peut être trouvée que dans l'étalement de son temps d'utilisation et les responsables doivent s'ingénier à trouver les moyens propres à attirer la clientèle en dehors de la saison estivale. La création d'établissements de cures marines peut être un facteur important d'amélioration pour une station et celui de Quiberon a singulièrement amélioré la situation du commerce local.

Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi en terminant de vous dire après Mlle Rapuzzi combien l'association des maires des stations thermales et touristiques serait heureuse d'être consultée sur les critères qui serviraient à déterminer les stations touristiques bénéficiaires de l'attribution qui leur est réservée sur les 85 p. 100 de la taxe sur les salaires allant aux collectivités locales.

L'article 43 de la loi de finances de 1966 fait varier et progresser cette attribution de 0,5 p. 100 à 1 p. 100 en 1971. Il nous semble indispensable que les intéressés, en l'occurrence les maires, connaissent les modalités de la répartition. Il serait de bonne politique de réunir autour d'une même table ceux qui ont la responsabilité du tourisme aux deux extrémités de la chaîne : les représentants ministériels et les maires.

Mesdames, messieurs, votre rapporteur pour avis vous prie de bien vouloir l'excuser d'avoir retenu un peu longuement votre attention. C'est peut-être parce que, en tant que sénateur du Morbihan, maire et conseiller général de Quiberon, il est particulièrement sensibilisé aux problèmes du tourisme qui, pour sa

région, est une activité indispensable, que ce soit sous l'aspect du camping, du nautisme ou de la thalassothérapie.

C'est pourquoi, en terminant ce rapport, je voudrais insister sur le fait que si le tourisme a continué à se développer en France il le doit à l'effort persévérant des élus locaux et départementaux, mais aussi à des initiatives privées qui l'ont doté d'un capital hôtelier, thermal et touristique dont notre pays peut être fier. Certes, il reste encore beaucoup à faire et trop de stations, surtout l'été, restent sous-équipées, ce qui explique en grande partie la désaffection dont elles sont l'objet. Que le commissariat au tourisme, et plus particulièrement son tuteur le secrétaire d'Etat au tourisme — pourquoi d'ailleurs ne porte-t-il pas ce titre ? — nous aide grâce à une propagande judicieuse, à des crédits toujours plus importants et, surtout, judicieusement adaptés, enfin, à la bonne volonté et au dynamisme de personnalités qui auront la passion de cette activité majeure.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan vous propose de donner un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967 adopté par l'Assemblée nationale, sur les crédits des services du Premier ministre, commissariat au tourisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Léon David.

M. Léon David. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, ne soyez pas étonné si, dans la discussion générale, ce sont surtout des élus de la Provence qui prennent la parole. N'est-ce pas la région de France la plus illuminée et où les filles elles-mêmes sont ensoleillées. Je voudrais tout de même affirmer que le pays de M. Golvan, la presqu'île de Quiberon, est également d'un grand attrait pour les touristes !

M. Victor Golvan, rapporteur pour avis. Je vous remercie vivement, mon cher collègue, de votre appréciation sur cette belle région que je représente.

M. Léon David. La balance touristique des paiements est en déficit. Mon ami Balmigère a donné à l'Assemblée nationale les raisons qui nous paraissent être à la base de ce déficit. La majorité des Français, 56 p. 100, sont restés chez eux. De plus en plus, les Français qui prennent leurs vacances hors de leur domicile vont à l'étranger. De nombreux touristes étrangers ne passent, par contre, que quelques jours en France et se rendent dans d'autres pays.

J'approuve aussi la critique qui vous a été faite concernant votre politique qui serait, semble-t-il, trop axée sur le tourisme de luxe et pas assez sur le tourisme populaire. Nous ne critiquons pas certains efforts pour doter nos villes d'établissements pour touristes riches. Mais, et c'est bien là l'opinion des professionnels de la branche, restaurants, hôtellerie, etc., c'est pendant les mois de vacances des congés payés que le bond se réalise, car des millions de travailleurs, des gens des couches moyennes, des petites gens affluent sur la côte, dans les montagnes, au bord des fleuves, des rivières, dans les villes thermales et touristiques. Les professionnels comptent essentiellement sur eux pour la bonne marche de leurs affaires. C'est alors que se pose le problème des crédits pour l'aménagement de terrains de camping, de caravaning, des villages et de maisons familiales de vacances, des gîtes ruraux et des hôtels de moyenne et de petite catégorie.

Pourquoi, alors, une diminution de 105.000 francs de la subvention allouée aux organismes de tourisme ? Pourquoi la décision de fermeture du bureau de renseignements du commissariat au tourisme où se trouve le siège de la Fédération nationale des syndicats d'initiative qui propose à ses fédérations départementales de suppléer aux frais de location alors qu'elles-mêmes connaissent des difficultés ? Pourquoi les autorisations de programme pour 1967 ne représentent-elles pas ce que le V^e Plan avait prévu, insuffisamment d'ailleurs, alors que le nombre des campeurs croît d'année en année ?

L'orateur du groupe communiste à l'Assemblée nationale vous a donné de nombreux chiffres sur tous les aspects du tourisme, y compris la nautisme. Il a protesté contre votre décision de supprimer les terrains de camping de 4^e catégorie qu'il faudrait plutôt améliorer. La tendance à reléguer le tourisme populaire à l'arrière-plan semble se développer. L'accaparement des côtes méditerranéennes par des plages privées s'étend et des incidents ont déjà eu lieu à Saint-Raphaël à cause de certaines interdictions pour les touristes populaires de fréquenter les plages.

Le Gouvernement réagit moins contre la pollution des eaux des fleuves, des rivières et de la mer. Il ne prend aucune mesure contre des industriels qui y déversent leurs résidus chimiques ; il leur donne au contraire le feu vert.

Je pense qu'il serait nécessaire d'aider les syndicats d'initiative et les offices du tourisme. Ces organismes font des efforts méritoires. Leurs dirigeants, avec un profond désintéressement, aident au développement touristique en France ; ils font connaître les beautés de notre pays.

Assistant dernièrement à une assemblée générale des syndicats d'initiative de la région de Martigues, « la Venise provençale », j'ai pu constater leur efficacité, voir les affiches et les dépliants qu'ils éditent, la propagande imagée qu'ils exposent. Ils reçoivent certes l'aide des collectivités locales, mais cela n'enlève rien aux difficultés des budgets locaux et départementaux qui ne peuvent pas aider davantage les syndicats d'initiative.

Je crois que votre commissariat devrait les aider, mais aussi s'entourer de leurs conseils et tenir compte de leurs initiatives.

En conséquence, considérant l'intérêt que l'industrie touristique suscite de nos jours dans tous les pays du monde, de gros efforts doivent être faits pour assurer à la France une place prépondérante. Pour cela, je me permets d'apporter quelques suggestions. Il faut accroître les crédits d'Etat, développer l'infrastructure du tourisme dit social et il est bien évident qu'un relèvement du pouvoir d'achat de la population laborieuse développerait ce tourisme. Il faut augmenter le nombre des billets de chemin de fer à prix réduit, créer un système de bons d'essence-vacances, supprimer les restrictions relatives à certains trains et à certains jours de fin de mois, améliorer le réseau routier et autoroutier, maintenir les lignes de chemins de fer de montagne, empêcher la pollution des eaux de mer et des rivières, renforcer la surveillance des routes, sauvegarder nos sites, lutter plus efficacement contre les incendies de forêts, encourager la navigation de plaisance, développer le tourisme aérien.

Faisons-nous assez connaître aux étrangers et aux Français les beautés de la France — quand je dis « aux Français », c'est parce que la plupart ne connaissent pas la France — sa lumière, ses vestiges historiques, son folklore, la qualité de ses vins et de sa cuisine, si divers que nulle nation au monde ne saurait l'égaliser et atteindre le niveau de cet ensemble harmonieux pour les yeux, les sensations de tous ordres, y compris celle du palais et de l'estomac ?

Croyez-moi : trop de gens méconnaissent encore tout cela ; apprenez-le leur avec vos moyens de diffusion, en commençant par l'école, car les enfants sont les meilleurs propagandistes. Les Français sortiront moins de leurs frontières et les étrangers ne feraient pas que passer comme des oiseaux migrateurs.

Vous ne dépenserez jamais assez pour atteindre ce but. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Roger Delagnes. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, comme mon excellent collègue M. Golvan, je suis très sensibilisé par les problèmes du tourisme. Tout en abrégant quelque peu mon intervention car il se fait tard...

M. Raymond Bonnefous. Très bien ! (*Sourires.*)

M. Roger Delagnes. ... je dois présenter un certain nombre d'observations, observations que j'ai pu faire dans ma modeste ville, où je reçois tout de même entre 500.000 et 600.000 touristes par an, ce qui commence à compter.

Malgré tous les efforts du Gouvernement, l'étalement des vacances a échoué. Comme les années précédentes, les mois de juillet et d'août ont vu déferler sur nos plages, surtout sur celles de la côte méditerranéenne, des millions de vacanciers. Tant que vous n'aurez pas convaincu les grandes firmes de la région parisienne qu'elles ne doivent pas fermer leurs portes en août, elle entraîneront dans leur sillage un grand nombre de petites et moyennes entreprises. Le remède est là : convaincre les grandes entreprises parisiennes et surtout les grands fabricants d'automobiles de la vérité de cette affirmation.

Cet échec de l'étalement des vacances devient d'ailleurs extrêmement préoccupant. La moitié de la population française envahit nos routes et nos plages en juillet, et surtout en août, ce qui provoque une augmentation en flèche des prix de la nourriture et du logement et crée pour les communes en cause — j'en sais quelque chose, hélas ! — des problèmes au demeurant insolubles.

Contrairement aux bulletins de victoire des brillants techniciens de la circulation routière il n'y a jamais eu autant de « bouchons » sur nos routes que pendant ces dernières vacances. L'itinéraire Paris—Lyon—Côte d'Azur a été en août un enfer, j'y étais et je peux en témoigner. Des millions de Français ne sont pas près d'oublier ce véritable exode. Il fallait une heure trente pour traverser Lyon, quarante-cinq minutes pour traverser Vienne, deux heures pour traverser Aix-en-Provence.

M. Roger Carcassonne. Et Montélimar !

M. Roger Delagnes. J'ai mis trois heures pour me rendre du pont de Bompas à Aix-en-Provence, alors qu'en temps normal il faut quarante-cinq minutes. La route nationale n° 7 est un véritable calvaire à cette époque !

Comment voulez-vous que les étrangers qui viennent en France oublient la hausse de nos prix et les difficultés de déplacement et comment voulez-vous qu'ils n'aspirent pas à quitter le plus rapidement possible notre pays ?

Nos prix sont les plus élevés d'Europe et l'hôtellerie traverse une crise qu'il serait vain de nier. Dans un très bon hôtel français, une chambre coûte deux fois plus cher que dans un hôtel comparable en Espagne, en Italie et même en Allemagne.

On a parlé des charges sociales et je n'y insiste pas ; on a souvent indiqué qu'à chiffre d'affaires égal il fallait à l'hôtellerie, en moyenne, trois fois plus de personnel pour « tourner » que pour un autre commerce, que pour son personnel, souvent hautement qualifié, il fallait payer de hauts salaires et de lourdes charges.

Cette hôtellerie est, au surplus, vétuste et elle ne s'est pas adaptée aux nouvelles dimensions du tourisme international. Il nous manque des chambres et, par rapport à la Belgique, à la Hollande, à l'Angleterre, à l'Italie, nous avons un retard considérable. J'ai des chiffres sous les yeux et, pour abrégé mon propos, je ne les cite pas.

Un avion long-courrier transporte maintenant 200 passagers, dans quelques années il en transportera 400 ou 500 ; les réunions de groupes, de congrès se multiplient à Paris et les salles assez vastes pour les recevoir sont pratiquement inexistantes. La clientèle désire des établissements modernes, ni trop luxueux ni trop modestes, à des prix inférieurs à 100 francs la nuit.

La plupart de nos hôtel datent de la « belle époque » c'est-à-dire de 1900 ; pour certains, les meubles, les appareils sanitaires, n'ont même pas été renouvelés ; bon nombre, à Paris, sont dépourvus d'une douche élémentaire. Ce n'est pas la construction « théorique » de quelques milliers de chambres d'ici à 1970 qui améliorera, tant s'en faut, la situation actuelle.

Par ailleurs, je dois insister aussi sur l'insuffisante protection de nos sites actuels, la médiocrité des crédits destinés à l'entretien des monuments historiques, et j'en sais encore quelque chose car il existe, heureusement, dans mon secteur une église célèbre et, lorsqu'il faut la réparer, mon Dieu ! c'est la croix et la bannière, si j'ose ainsi m'exprimer. (*Rires.*) Et pourtant elle attire beaucoup de touristes, monsieur le secrétaire d'Etat !

Je voudrais évoquer maintenant trois problèmes importants. Il a été question du camping et je voudrais en parler à mon tour parce que j'ai fait, cet été, une expérience extrêmement intéressante. Les terrains, surtout ceux de la côte méditerranéenne, sont littéralement envahis pendant les mois de juillet et d'août. Tel d'entre eux, aménagé pour recevoir 300 personnes en accueille 3.000. Il faudrait dix compagnies de C. R. S. pour faire respecter les règlements que nous imposent les préfets. (*Sourires.*) Lorsque les camps sont saturés, les estivants vont s'installer sur la plage ou dans des terrains vagues. Ils sont ainsi des dizaines de milliers qui, en Camargue, en particulier aux Saintes-Marie-de-la-Mer, sur quinze, vingt kilomètres, vivent dans le plus parfait désordre, sans eau, sans water-closet, sans dépôt d'ordures ménagères. C'est le plus effroyable agglomérat humain que l'on puisse voir. Ce sont les libres campeurs du mois d'août, qu'il n'est plus possible de tolérer sur nos plages car cela risque de nous conduire tout droit à la plus effroyable des épidémies.

Cette situation d'un caractère très antisocial n'est pas particulière à la Camargue ; les plages du Languedoc et du Roussillon voient aussi déferler dans des conditions analogues des milliers de campeurs, qui, avides de soleil et de liberté, vivent dans des conditions d'inconfort et de saleté que nous nous devons de dénoncer.

L'émission *Cinq colonnes à la une* du 2 septembre dernier a donné une séquence saisissante sur le « camping poubelle » situé sur plus de quinze kilomètres entre Sète et Agde, certains de nos collègues s'en souviennent.

Les municipalités, malgré tous leurs efforts, n'ont ni les moyens financiers ni le personnel pour aménager et faire fonctionner des campings où arrivent des dizaines de milliers de personnes. D'ailleurs, si vous veniez chez moi, je vous montrerais quelque chose de pire que le « camping poubelle » d'Agde à Sète et je regrette que la télévision ne soit pas venue dans ma ville.

Les terrains font partie, la plupart du temps, du domaine public ou appartiennent à des sociétés privées. Ce problème social doit être résolu à tout prix à l'échelon national car les municipalités n'ont pas la possibilité de le résoudre elles-mêmes.

La solution ne consiste pas à interdire le camping comme d'aucuns le demandent, elle consiste à le limiter dans des camps aménagés à cet effet. Mais les communes balnéaires n'ont pas les moyens nécessaires pour aménager ces terrains et les faire fonctionner et elles les auront de moins en moins au fur et à mesure que les ressources de la taxe locale seront remplacées par le produit de l'impôt sur les salaires. En effet, les communes touristiques vont être les grandes perdantes de ce transfert d'impôts.

Permettre aux innombrables Parisiens qui vivent toute l'année en famille dans les banlieues, sous un ciel gris, de prendre un mois de congé sur la côte méditerranéenne, c'est très bien, mais encore faut-il leur donner les moyens, s'ils ne peuvent pas

aller à l'hôtel, trop cher pour eux, de camper dans les meilleures conditions d'hygiène et de confort.

Le camping est maintenant un fait social irréversible, tout le monde en est persuadé, et un certain nombre de problèmes ne pourront être réglés qu'à l'échelon national, je le répète.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'y penser car, dans quelques années, ce n'est plus 7 millions de campeurs que nous aurons, mais 25 ou 30 millions.

Le problème de l'eau potable se pose chez nous, en Camargue, pour les plages de la côte, avec une acuité toujours plus grande. L'eau du sous-sol, à 40 kilomètres à la ronde, est saumâtre et nous sommes obligés d'utiliser celle du Rhône, qui est un véritable égout à ciel ouvert. Cet été, nous avons donné à 40.000 campeurs de l'eau polluée ! Nous pourrions, si nous en avions les moyens, aller chercher l'eau dans la nappe phréatique de la Crau, mais la réalisation de ce projet coûterait 200 millions de francs et la municipalité n'a pas la possibilité de les dépenser.

L'Etat est-il prêt à faire un effort supplémentaire pour permettre aux 40.000 estivants qu'elle nous envoie — car ce sont des Parisiens et des Lyonnais qui viennent chez nous en été — de consommer de l'eau potable car celle que nous leur donnons ne l'est pas ?

Je voudrais évoquer maintenant une nouvelle plaie sociale dont on ne parle pas, mais qu'il serait vain de nier, je veux dire, monsieur le secrétaire d'Etat, la plaie que constituent les beatniks. (*Exclamations.*)

J'indiquerai tout d'abord que je ne suis nullement contre le port des cheveux longs (*Rires*), à une condition seulement, c'est qu'ils soient propres et bien entretenus. Ce n'est malheureusement pas le cas pour la plupart des *beatniks* qui fréquentent nos stations balnéaires ou les quais de la Seine ! Ils sont sales et vêtus de haillons, sans ressources, et ils font aux villes qu'ils envahissent un tort immense. Le *beatnik* est l'ennemi numéro un du tourisme. Les vrais touristes qui vont vivre dans nos stations les quittent sans idée de retour lorsqu'ils sont mêlés à cette nouvelle « cloche » internationale (*Rires*) qui couche à la belle étoile et qui donne à nos jeunes le plus mauvais exemple que l'on puisse imaginer.

M. Victor Golvan, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Roger Delagnes. Cette année, le nombre des *beatniks* a été multiplié par trois ou quatre par rapport à l'an dernier. Ils se multiplient avec une rapidité extraordinaire ! (*Nouveaux rires.*)

Au cours d'une intervention j'ai, l'année dernière, suggéré au ministre de l'intérieur d'interdire impitoyablement l'entrée en France de tous ces étrangers, qui n'ont rien à y faire, s'ils n'ont pas la possibilité de justifier à la frontière de moyens d'existence normaux. Il semble qu'on ait essayé de faire quelque chose dans ce sens, mais je suis obligé de dire que nous ne nous sommes pas aperçus des résultats ! (*Nouveaux rires.*)

D'ailleurs, l'opinion commence à s'émouvoir. *L'Aurore* a commencé à évoquer ce problème, puis *France-Soir* et maintenant le *Parisien libéré*, qui titrait avant-hier : « Epouillez les *beatniks* et rasez-les ». (*Rires.*) « La tragique aventure de Martine — poursuit ce journal — retrouvée, droguée après avoir vécu dans le monde des *beatniks*, vient d'amener un groupe de médecins parisiens à alerter les pouvoirs publics pour que soit mis fin à la coupable indulgence dont bénéficient aujourd'hui trop de jeunes à qui la paresse tient lieu de panache... Il ne s'agit pas de dresser un acte d'accusation contre les désœuvrés qui, au nom d'un pseudo-romantisme, croient innover en s'isolant de la société, mais d'empêcher qu'ils n'entraînent dans leur sillage des jeunes gens sans personnalité suffisante ou, beaucoup plus simplement, que leur mode d'existence fondé sur la crasse psychique et physique (*Rires*) ne présente pas une gêne pour ceux qu'ils côtoient chaque jour. » C'est le *Parisien libéré* qui s'exprime, pas moi ! (*Nouveaux rires.*) « Le jour où quelques-uns auront été passés à la tondeuse, il y aura, j'en suis certains, moins de ces vagabonds... »

Je ne poursuis pas cette lecture, qui excite le rire de l'Assemblée, et je conclus que c'est là un danger dont il faut prendre conscience.

Ces néo-clochards fanatiques et hirsutes n'ont rien à faire ni à Paris ni sur nos plages. Ils sont en passe de devenir, si l'on n'y prend garde, l'ennemi numéro un de notre tourisme, en même temps qu'un exemple déplorable pour l'immense majorité de nos jeunes.

Pour terminer, je voudrais poser à M. le secrétaire d'Etat chargé du tourisme, puisque j'ai le plaisir de le voir ici, une dernière question que j'ai posée à M. le ministre de l'économie nationale et des finances il y a quelques jours.

Dans une question écrite adressée à celui-ci j'indiquais que, « dans un certain nombre de villes touristiques — comme la mienne — le respect du périmètre de protection interdit de

transférer en plein centre de la ville des licences de troisième et quatrième catégorie, les établissements où doit s'opérer le transfert se trouvant à proximité d'une école ».

Autrement dit, il est interdit de transférer une licence permettant de vendre l'alcool à moins de 150 mètres d'une école. Or, ces milieux touristiques sont fréquentés par bon nombre d'étrangers, hommes du Nord, buveurs de bière, consommateurs d'alcool, qui se plaignent avec juste raison de ne pouvoir satisfaire en saison un besoin qu'ils considèrent comme légitime. L'interdiction de vendre de l'alcool frappe des établissements qui se trouvent à proximité d'écoles à un moment où celles-ci ne reçoivent aucun élève. J'ai demandé à M. le ministre des finances si au mois de juillet, août et septembre il ne serait pas possible d'accorder à ces villes, en raison de leur situation très spéciale, la possibilité de transférer une licence de troisième et quatrième catégorie, cette autorisation étant valable pendant la période des vacances qui correspond à celle du grand tourisme. Chez moi, dans une ville qui reçoit 40.000 habitants l'été, neuf cafés seulement ont possibilité de vendre de l'alcool et je reçois des plaintes de touristes belges, suisses, allemands, qui aiment la bière et ne peuvent en boire parce qu'il n'y a pas suffisamment d'établissements autorisés à en vendre. C'est une lacune qu'il faudrait combler.

Telles sont les observations que j'ai tenu à formuler ; j'espère n'avoir pas été trop long ni trop ennuyeux. (*Marques de dénégation.*) Je voudrais que, dans les projets gouvernementaux, une bien plus grande place soit accordée au tourisme qui est la troisième industrie nationale. Je vous demande de lui apporter une considération et une aide au moins égales à celles que vous accordez à d'autres industries peut-être moins importantes. Le tourisme est, maintenant, un prodigieux moyen de culture collective. Il faut mettre tout en œuvre pour satisfaire ce grand désir contemporain. (*Applaudissements.*)

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

M. Maurice Véricollon. Monsieur le président, mes chers collègues, vous avez manifesté, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les fonctions qui vous sont dévolues à la tête du tourisme national, une compétence et une bonne volonté que nous nous plaisons à reconnaître.

Sans doute, avez-vous mesuré l'ampleur de la tâche qui vous est confiée. Sans doute, devez-vous déplorer, avec nous-mêmes, malgré l'optimisme traditionnel et cependant modéré du Gouvernement que vous représentez ici, la pauvreté des moyens mis en œuvre pour promouvoir un grand tourisme français. La tâche n'est pas aisée et le budget de 1967 bien mince, dont différents orateurs ont déclaré qu'il était, en somme, un budget de reconstruction.

A la vérité, les rapporteurs, Mlle Irma Rapuzzi et M. Victor Golvan, l'ont parfaitement exposé, s'il est en augmentation de 11 p. 100, pour un montant total de 29.434.446 francs, la plus grande part des crédits nouveaux affectera l'équipement culturel et social. C'est une modeste compensation ; elle n'est pas pour nous déplaire.

Mais nous n'avons pas encore ce que nous ambitionnons pour vous, monsieur le secrétaire d'Etat : un vrai ministère du tourisme, avec un vrai budget à la mesure de ses immenses tâches.

Le temps est loin où Montaigne, la marquise de Sévigné, Jean-Jacques Rousseau trouvaient, grâce au tourisme, une raison de philosopher ou d'écrire agréablement. Dans son sens nouveau, le tourisme est devenu une technique, une organisation rationnelle du déplacement, un métier, un art.

La propagande est, de nos jours, un puissant moyen de développement. Certaines compressions du budget en ce domaine ont éveillé nos inquiétudes. J'ai lu dans les déclarations antérieures que les réductions envisagées ne concernaient que des réformes de structure.

Je voudrais cependant insister sur l'importance de la propagande touristique. La publicité sous toutes ses formes, les films, la radio, la télévision, la présentation écrite, sont les moyens les plus employés pour faire connaître nos sites et nos équipements.

Loin de diminuer ces moyens, il convient de les accroître. La présence de la France aux foires et expositions à l'étranger doit se manifester d'une façon plus efficace. Bruxelles, Francfort, par exemple, sont des centres de propagande très actifs. Le pavillon du tourisme à la foire de Paris lui-même, s'il est largement ouvert à l'étranger, doit favoriser au maximum la connaissance des provinces françaises.

Parallèlement, nous possédons dans les capitales étrangères un réseau de bureaux du tourisme français. Pour ces centres importants de propagande où la psychologie et l'originalité doivent être les qualités maîtresses de nos responsables — j'ai pu constater, pour ma part, que c'était bien souvent le cas — l'aide financière devrait être notablement accrue.

Une action particulière doit être envisagée au Canada qui sera en 1968 la vedette du tourisme mondial, grâce à l'exposition internationale qui accueillera dans ce pays francophone une foule

immense, en Amérique latine qui sort peu à peu de ses difficultés économiques et manifeste à la France des sentiments traditionnels de sympathie qu'il importe de cultiver, en Union soviétique qui désire développer ses échanges culturels avec notre pays, aux Etats-Unis qui, malgré les difficultés politiques qui nous ont opposés, demeurent nos fidèles clients.

Avant d'aborder quelques aspects des structures touristiques, qui ont déjà fait l'objet d'interventions pertinentes, je voudrais évoquer un problème d'ordre général, qui me paraît conditionner l'aménagement de régions touristiques encore bien insuffisamment développées.

Nous ne pouvons qu'approuver les initiatives de l'Etat pour l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon. Cette belle région côtière méritait pleinement l'attention dont elle est l'objet et qui doit lui apporter une prospérité croissante. Quatre départements sont ainsi concernés et soixante-six communes vont bénéficier, en cinq années, d'un programme d'investissement de 340 millions. Il était normal que l'encombrement de la Côte d'Azur et de la Camargue, que vient de décrire avec beaucoup d'humour notre ami Delagnes, conduise les responsables de l'aménagement du territoire à rechercher une solution de complément. La côte languedocienne quasi désertique devait, dans la logique des choses, accéder à une promotion touristique.

Mais je voudrais plaider la cause de régions qui n'ont pas la faveur d'être situées au bord de la Méditerranée et de l'Océan et qui par leur site, leur climat vivifiant, leur contexte géographique et par leur tradition d'accueil, ont vocation à une promotion touristique. Ces régions vivent bien qu'ayant la faveur d'une clientèle touristique sans cesse en accroissement.

Prenons l'exemple des pré-Alpes. Depuis bien des années, des pionniers ont conçu et développé avec des moyens précaires un modeste aménagement de tourisme. La petite ville de Digne que j'ai l'honneur d'administrer fut classée station touristique par le décret du 17 juin 1921. Il en est de même de Dieulefit, de Châtilon-en-Diois. Le Vercors, le Nyonsais et les Baronnies, sont autant de régions attractives qui ne doivent qu'à elles-mêmes d'avoir conservé leurs traditions d'accueil.

Le moment est venu, monsieur le secrétaire d'Etat, que dans ces régions, comme dans bien d'autres qui possèdent des promesses latentes d'expansion, l'Etat et la délégation à l'aménagement et à l'action régionale entreprennent, en vue de leur développement, d'abord une étude sérieuse pour mettre en lumière les conditions climatologiques, économiques et écologiques, puis un inventaire des structures existantes et des aménagements à prévoir.

Ce que l'agriculture ne peut plus assurer à la population de ces régions rurales, le tourisme peut le faire, à condition d'être efficacement aidé. Les modestes moyens dont dispose le secrétariat au tourisme ne peuvent suffire à une telle action, et on le conçoit. Il vous appartient cependant de provoquer la mise à l'étude d'un programme de vaste conception avec le concours des services de l'aménagement du territoire.

Dans ces régions où se rencontrent peu de facteurs favorables au développement d'une industrie moderne — pas ou peu d'énergie hydraulique locale, peu de matières premières, des communications parfois difficiles, une main-d'œuvre de plus en plus rare en raison d'une émigration assez constante dans ce demi-désert, puis-je dire — il existe des ressources cependant indiscutables : ressources agricoles — lavande, fourrage, agneaux, production viticole — et surtout de très grandes possibilités touristiques.

Les grands axes routiers en construction qui commencent à coordonner leur réseau, tel l'axe Nord-Sud de la vallée du Rhône, placeront ces quelques régions à quelques quarts d'heure des grandes métropoles régionales et du vaste réservoir humain que constitue la population des villes en mal d'évasion et de repos. Ces régions, ces pré-Alpes, monsieur le secrétaire d'Etat, lancent un cri d'alarme qui est aussi un cri d'espoir. Sera-t-il entendu ?

Le souci de l'objectivité me commande de saluer comme une heureuse initiative, la création de parcs régionaux dont les structures ont été définies au cours de journées nationales d'études à Lurs-en-Provence, dans les derniers jours de septembre dernier. Il s'agit là d'institutions touristiques. Il ne faut pas les confondre avec les parcs nationaux qui doivent traduire une éthique, une civilisation, selon la propre expression de M. Olivier Guichard.

La création de ces parcs régionaux répondra à un triple objectif : équiper les grandes métropoles en aires naturelles de détente, animer quelques secteurs ruraux et surtout ceux qui seront les plus difficilement adaptables, aux exigences d'une agriculture moderne ; protéger enfin la nature et les sites sur des ensembles suffisamment vastes. Tous ces objectifs semblent parfaitement adaptés à nos régions mi-dauphinoises, mi-drômoises. Ils ne sont pas incompatibles avec l'implantation d'une industrie provinciale adaptée.

J'en viens maintenant à quelques considérations logiques lorsqu'on étudie les moyens budgétaires du tourisme et en premier lieu, à l'équipement traditionnel que constitue l'industrie hôtelière. Je ne reviens pas sur les indications intéressantes fournies par nos rapporteurs, mais il a été dit fort peu de chose de l'association des logis de France dont l'importance est grande dans les départements montagneux.

L'association créée en 1950 fut, au cours des quinze dernières années, un élément moteur de premier ordre pour la construction et la rénovation d'hôtels correspondant à une catégorie moyenne de deux étoiles. Beaucoup de départements ont soutenu la création d'associations départementales des Logis et leur ont manifesté leur soutien en accordant aux emprunteurs une bonification d'intérêt appréciable. Je me fais l'écho de la satisfaction des départements de la région Rhône-Alpes qui a largement bénéficié de la création des Logis de France grâce aux crédits du F. D. E. S. alimentant la Caisse centrale du crédit hôtelier.

Dans l'ensemble cependant, le monde hôtelier est inquiet. Les prix des chambres des hôtels classés, sous contrôle, n'ont pas été modifiés depuis trois ans. La réforme de la taxe sur le chiffre d'affaires n'avantagera pas les hôtels les plus défavorisés, je veux parler des hôtels non homologués. Or, les charges de l'hôtellerie s'accroissent sans cesse et la profession est socialement en retard.

Tout récemment, un projet de loi sur la répression des infractions en matière de publicité et de prix des hôtels a été voté par l'Assemblée nationale. Bien qu'amendé, il apparaît encore trop draconien, le Gouvernement paraissant décidé à considérer comme un délit ce qui peut être apprécié plus libéralement comme une contravention. Nous voulons penser, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ne serez pas opposé à un nouvel amendement du projet devant l'assemblée sénatoriale la semaine prochaine.

Quelques mots à propos du problème des meublés, de la location à l'unité-semaine. Nous avons malheureusement constaté en ce domaine que des abus trop fréquents desservaient la cause du tourisme. Les meublés — on l'a dit avant moi — sont souvent en mauvais état et insuffisamment équipés ; les prix pratiqués sont trop élevés eu égard à leur standing. En cette matière, une action de contrôle plus étroite est à instaurer. Quant à l'unité-semaine, nous nous étions volontiers associés à l'action entreprise par le Gouvernement. Responsable du tourisme dans mon département et participant au tourisme de la région Rhône-Loire, je puis attester que nos espérances ont été déçues et que peu de locations ont été consenties à la semaine. L'exonération de la patente instituée par les communes n'a pas changé les habitudes établies.

Quant au tourisme de plein air, le rajeunissement de la population, la pratique généralisée des sports, un engouement certain pour un naturisme de bon ton ont décuplé ses effectifs en l'espace d'une quinzaine d'années. On peut estimer à huit millions le nombre de campeurs en France au cours de l'année 1966. Notons que les campeurs étrangers forment une proportion importante de cet effectif, au point qu'ils représentent la majorité de la clientèle dans deux ou trois départements français.

Je n'entrerai pas dans le détail des moyens apportés par le commissariat au tourisme et le F. D. E. S. pour aider la création des campings, des gîtes ruraux, des maisons familiales de vacances et des villages de vacances. Les mesures sont en augmentation pour 1967 de 1.500.000 francs pour les autorisations de programme et de 2 millions pour les crédits de paiement. Elles sont encore bien insuffisantes.

Les collectivités locales, pressées par le temps, en sont réduites à emprunter pour leurs réalisations de plein air, sans attendre l'inscription au Plan. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous voudrions en ce domaine qu'une procédure accélérée permette aux communes de bénéficier plus rationnellement de l'aide de l'Etat. L'autofinancement par emprunts aux caisses privées est une charge trop lourde, nullement compensée par une rentabilité de ces installations saisonnières à caractère social.

Mes chers collègues, pour la première fois en 1965, le bilan de la saison touristique fait apparaître un déficit. Il est chiffré à 29 millions de dollars. Nos rapporteurs ont préconisé dans leurs conclusions un certain nombre de mesures propres à redresser la situation : accélérer la mise en place d'un équipement hôtelier, moderniser, développer la propagande, augmenter le réseau routier, détaxer l'essence pour les étrangers ou mieux en diminuer le prix, aménager les ports de plaisance et les plans d'eau, améliorer l'accueil. Nous ne pouvons que les approuver.

Mais j'ai été frappé par une phrase de M. le rapporteur spécial à l'Assemblée nationale dans ses conclusions : « Notre balance touristique demeurera vraisemblablement déficitaire,

dit-il, mais ce déficit — moyennant quelques efforts — pourrait être maintenu à un niveau supportable ». Je ne pense pas que nous devions attendre des circonstances économiques moins favorables chez nos voisins italiens ou espagnols en particulier pour envisager un avenir meilleur de notre tourisme et assurer l'équilibre de sa balance commerciale. Le premier client de notre tourisme, c'est le Français. Dans notre pays hautement civilisé, la vie moderne nous pousse hors de notre vie quotidienne. Sachons donner chez nous, à nos concitoyens, ce qu'ils trouvent hors de nos frontières; apprenons-leur à parcourir la France; rendons attrayante et facile la connaissance de nos richesses historiques et culturelles; apprenons-leur, selon le conseil de Montaigne: « à frotter son âme contre celle d'autrui »; intéressons-les aussi à une gastronomie de bon ton. Jean Giraudoux, grand voyageur et grand touriste, n'hésitait pas à déclarer: « Il faut conduire le touriste de nos mayonnaises à nos cathédrales. »

Mais n'oublions pas que plus de la moitié des Français ne peuvent encore, faute de moyens, échapper à la routine, se reposer et se dépayser. Seule une amélioration économique de la masse apportera à notre tourisme social et traditionnel une solution favorable. Le tourisme étranger fera le reste.

En ce domaine, l'étalement des vacances, malgré un louable effort du ministère, n'est pas encore entré dans nos habitudes. L'aménagement des vacances scolaires, pour intéressant qu'il soit, est de trop faible amplitude. Il apparaît difficile de faire beaucoup mieux, compte tenu de la périodicité des examens et des concours.

Bien souvent, les départements et les communes regardent vers le ciel et ne voient pas s'accumuler ces nuages prometteurs d'une averse bienfaisante d'aides et de subventions qui fertiliserait leur travail de défricheurs. Alors, ils se découragent et n'osent même plus faire appel au secours d'en haut. Tel cet évêque anglican, rapporte André Maurois, qui aurait affiché sur la porte de sa cathédrale: « Les prières pour la pluie n'auront pas lieu, le baromètre étant trop haut. » (*Sourires*.)

On ne rendra jamais assez justice à l'action des communes, des départements et des syndicats d'initiative qui, par le moyen de leurs seules ressources, assurent avec trop de difficultés la survie de leur tourisme, du tourisme national. Il est peu de municipalités qui, en notre époque d'expansion des loisirs, ne soient associées au développement touristique.

C'est ainsi que le maire, déjà accablé par la multiplicité de ses tâches, devient l'homme des relations publiques. Parmi les sollicitations dont il est l'objet, le maire accordera une audience particulière aux demandes formulées par la jeunesse en vacances dans sa commune et recherchera des pôles d'intérêt nouveaux en rapport avec les aspirations de celle-ci.

Il doit susciter l'équipement de la commune, sans trouver, bien souvent, une solution au problème de financement. Il doit favoriser les initiatives privées dans le domaine des investissements hôteliers et des installations de plein air. Il doit veiller à la protection des sites, mettre en valeur les monuments dignes d'un intérêt culturel, conserver l'héritage venant d'un lointain passé, rénover un musée, favoriser les manifestations d'art et les expositions. Il lui faut créer un courant de sympathie, conserver sa bonne humeur, au milieu des difficultés qui l'assaillent. Grandeur et servitude de la fonction!

Les moyens bien modestes dont vous disposez, monsieur le secrétaire d'Etat, vous permettent-ils de l'aider avec efficacité? Avez-vous l'autorité nécessaire pour obtenir du Gouvernement, des ministères de l'équipement, de l'éducation nationale, des affaires sociales et surtout des finances, qui sont concernés par une grande politique du tourisme et entre lesquels il se trouve écartelé, une aide substantielle indispensable? Telles sont les questions que nous vous posons à l'issue de ce débat. Nous aimerions vous entendre déclarer qu'elles pourront recevoir une réponse affirmative. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, compte tenu de l'heure et du désir du Sénat, sans doute, de me voir participer à son effort pour tenter de faire tenir le débat budgétaire dans les limites qui nous sont imposées, je bornerai mon exposé aux thèmes essentiels formulés dans ce débat, renonçant à exposer ici ce qu'est, dans son ensemble, l'effort du commissariat au tourisme, la politique du Gouvernement en matière de tourisme. Je ne reviendrai pas particulièrement sur des explications que j'ai eu déjà l'honneur de donner à cette tribune même ou qui sont bien connues de tous, par exemple en ce qui concerne les causes de l'évolution de notre tourisme et des difficultés qu'il a pu connaître pour s'adapter. Pas davantage, je ne reviendrai d'une façon détaillée sur le problème de la balance touristique. Chacun sait, je crois, que, si elle est très significative lorsque l'on s'attache à consi-

dérer le problème de la monnaie, elle n'exprime plus rien si l'on veut juger de l'activité globale du tourisme français. La balance des comptes ne retient, en effet, que les entrées de devises dues à la venue en France des étrangers et les sorties correspondant aux voyages des Français hors de France; elle ignore totalement l'activité due aux vingt millions de Français qui passent leurs vacances en France.

N'insistant pas sur ces points, mon propos sera limité. Ma tâche sera d'ailleurs facilitée par le fait que Mlle Rapuzzi, avec sa gracieuse amabilité coutumière, mais aussi la compétence et la vigilance qu'on lui connaît, a présenté un rapport extrêmement précis et que M. le sénateur Golvan qui, bien que nouveau rapporteur, n'est pas un novice en cette matière, a lui aussi présenté des observations extrêmement pertinentes. Je peux dire que je suis, pour l'essentiel, d'accord avec les rapporteurs, que j'approuve leur rapport, y compris d'ailleurs la plupart des critiques qu'ils comportent car, comme l'a très bien dit M. Vérillon, je suis probablement le mieux placé pour savoir que tout n'est pas satisfaisant. Mais du moins puis-je indiquer que, grâce aux efforts entrepris depuis quelques années, des progrès commencent à être sensibles et c'est ce qui compte. Nous ne doutons pas que bien des problèmes sont posés au tourisme français par les besoins que la guerre et les circonstances de l'après-guerre ont fait naître, ainsi que par les nécessités de développement dues aux modifications de nos structures sociales.

En fait, nous avons constaté que cette année la saison n'avait pas été mauvaise. Nous avons déjà la certitude d'une progression de l'ordre de 6 p. 100 pour l'hôtellerie et de 15 p. 100 pour le camping, en moyenne bien sûr, par rapport à l'an passé.

Mlle Rapuzzi a bien voulu signaler, elle-même, comme un aspect positif de notre action, le développement de l'aide apportée au tourisme social et je pense qu'elle a ainsi répondu à ce que disait M. David, à savoir sa crainte que nous ne négligions le tourisme social en faveur d'un tourisme de luxe. En fait, je souligne que l'année 1966, qui va bientôt s'achever, a été la première au cours de laquelle l'Etat et le tourisme avaient disposé de crédits de subventions en faveur du tourisme social. En 1967 cet effort sera poursuivi. Je note également qu'en 1966 nous avons affecté, sur les fonds du F. D. E. S., 40 fois plus de crédits au tourisme social que celui-ci n'en recevait dix ans plus tôt, en 1956. En bref, s'il reste beaucoup à faire, je crois que nous avons beaucoup entrepris.

La fusion réalisée également entre le tourisme traditionnel et la branche nouvelle que constituent le camping, le caravanning et les villages de vacances est également à inscrire à cet actif.

En ce qui concerne le camping, je partage entièrement les préoccupations et je souscris aux analyses qui ont été exposées ici par tous les orateurs.

Il est certain — M. Delagnes l'a fort bien dit avec toute l'expérience qui est la sienne — que nous ne pouvons pas considérer comme digne du tourisme et des aspirations de ceux qui prennent la route, ce que M. Delagnes a appelé « ces effroyables agglomérats humains » que, hélas! on voit sur certaines plages. Je ne saurais traiter aussi bien que M. Delagnes du problème des beatniks (*Sourires*), mais je puis dire que je suis sensible au fait que, du point de vue tant de l'hygiène que de la police, ou de la préservation de nos plages, c'est là un problème extrêmement sérieux.

Mais, pour réagir contre ces pratiques, il faut pouvoir offrir d'abord des terrains équipés en nombre suffisant. Aussi tendons-nous à développer considérablement l'effort en faveur de la multiplication des terrains de camping.

Nous en sommes à nos premiers pas; le commissariat au tourisme n'est compétent en la matière que depuis le mois de juin dernier. Du moins, déjà au budget de 1967, trouvez-vous un crédit augmenté de 50 p. 100 par rapport à ce que le secrétariat d'Etat à la jeunesse et au sport pouvait accorder au camping jusqu'alors.

Mais ce n'est pas tout! Je suis en mesure de dire au Sénat qu'à ma demande la mission Languedoc-Roussillon a accepté de faire, pour l'été de 1967 déjà, un effort considérable d'aménagement de terrains de camping de nature à remédier à la situation très difficile décrite par plusieurs orateurs et qui est particulièrement sensible dans cette région. Nous pouvons faire vite et, je l'espère, bien, puisque l'Etat est déjà maître de superficies importantes de terrains et qu'il a sur place un appareil administratif léger, dynamique, capable de résoudre ces problèmes assez rapidement.

J'indique à M. Golvan, toujours à propos du camping, que depuis leur rattachement au commissariat au tourisme les terrains de camping sont loin d'être privés d'aide; au contraire nous pouvons leur accorder, d'une part, des subventions sur les crédits que je viens de mentionner et, d'autre part, s'il s'agit de camps communaux, des prêts du F. D. E. S., ou, s'il s'agit de camps dus à l'initiative privée, de prêts de la caisse des dépôts et consignations.

Enfin, à M. David, qui s'est inquiété de mon désir de supprimer la quatrième catégorie, je rappelle qu'il n'est exigé d'elle qu'un poste d'eau à cent mètres au plus du camp. Comment pouvons-nous admettre qu'un camp soit classé si l'eau potable n'est pas fournie dans son enceinte ? Je ne dis pas qu'il soit interdit de camper dans de tels endroits. On peut admettre que ces emplacements soient utilisables pour le camping dit « sauvage », mais nous ne pouvons pas considérer qu'un terrain est équipé et, par conséquent, classé dès lors qu'il ne fournit pas les prestations les plus élémentaires du point de vue du confort et de la santé. Voilà pourquoi, progressivement, je voudrais éliminer ces terrains.

Je souligne au passage que pour accéder à la catégorie supérieure — la troisième — il suffit actuellement d'une installation sanitaire, d'un poste d'eau — que pourrait-on demander de moins — et d'un bac à laver. Nous avons calculé de façon très exacte que l'effort financier correspondant ne dépassera jamais 10.000 francs environ. Nous estimons que l'on peut le demander aux propriétaires ou exploitants de camps, qui reçoivent des milliers et des milliers de familles pendant l'été et je suis sûr que celles-ci accepteraient volontiers de donner quelques centimes de plus par jour pour bénéficier de ce confort indispensable.

En ce qui concerne l'hôtellerie, je voudrais signaler que la France fait des efforts importants. Une étude publiée l'été dernier par l'O. C. D. E. — dont nul ne contestera l'objectivité et la connaissance de ce qui se passe dans l'ensemble des pays concernés — établit d'une façon frappante que l'aide publique à l'hôtellerie — et par aide publique on entend les prêts ou subventions sur les fonds publics, ou encore les prêts fournis par des organismes bancaires présentés avec garantie ou bonifications d'intérêt de l'Etat — est en France, et de loin, la plus importante surtout si on la compare à celle fournie en Allemagne, en Italie, en Suisse, ou plus encore en Belgique et en Autriche.

Cette aide, accordée depuis quelques années et sans cesse croissante, commence à porter ses fruits. Le volume des crédits dont a bénéficié l'hôtellerie est passé de 15 millions de francs en 1958 à 155 millions de francs en 1966. Nous fonctionnions, entre 1962 et 1965, au rythme moyen de 15.842 chambres modernisées ou créées chaque année. Toutes les deux heures, deux chambres sont créées ou modernisées dans l'hôtellerie française et nous avons pu constater avec joie, puisque se rapproche l'échéance fixée au 1^{er} janvier 1971 pour que tous les hôteliers aient pu s'aligner sur les nouvelles normes, que pendant le premier semestre de cette année les crédits accordés ont été de 43 p. 100 supérieurs à ceux que nous avions accordés pour la même période de 1965. C'est la preuve que s'accélère encore l'effort de modernisation de l'hôtellerie et c'est un hommage à rendre à tous les hôteliers, car cet effort est le plus souvent le fait des exploitants de petits et moyens établissements. Je suis heureux de saluer au passage le rôle de l'association des logis de France dont M. Verillon a parlé avec une expérience certaine.

Mlle Rapuzzi a suggéré que les études à mener pour une éventuelle réforme de la sécurité sociale prennent en considération le problème de l'industrie hôtelière et même que, le cas échéant, les responsables du tourisme prennent l'initiative de suggestions à ce propos. Je lui en donne acte. Cette observation me paraît infiniment justifiée et rejoint mes intentions et le travail entrepris.

De même que nous avons étudié, dès qu'il avait été question de réforme fiscale, ce qui devrait être fait pour l'hôtellerie à cette occasion et avions pu faire inscrire pour un taux très réduit l'hôtellerie française, de même je pense que nous devons d'ores et déjà essayer d'imaginer ce qui pourrait être fait pour les industries de main-d'œuvre — et qui ne peuvent qu'être que de main-d'œuvre — telles que les industries hôtelières. Je dois indiquer, sans trahir aucun secret, que j'ai déjà à plusieurs reprises pris quelques initiatives en ce sens.

En tout cas, je donne à Mlle Rapuzzi l'assurance que nous nous engagerons dans la voie qu'elle a indiquée.

En ce qui concerne les aides accordées à l'hôtellerie, plusieurs orateurs, notamment M. Golvan, ont signalé qu'à leur avis les dispositions en faveur de l'hôtellerie étaient interprétées de façon restrictive, et qu'étaient excessives, parfois, les garanties demandées pour l'octroi des prêts que l'on peut mettre à la disposition de tous.

Je ne veux pas, bien que ce soit mon devoir de montrer ici un autre aspect du problème, contester sur ce point les affirmations de M. Golvan. Je partage son jugement sur le fait. Aussi bien, récemment encore, ai-je fait une première proposition pour tenter d'améliorer cette situation. J'ai demandé au ministère des finances s'il pourrait être envisagé de relever le « plafond » en-dessous duquel le crédit hôtelier, beaucoup plus habitué qu'd'autres établissements à cette clientèle et à ce type de crédits, pourrait être seul saisi des dossiers.

Je souhaite que cette proposition puisse être retenue, car l'expérience de ces dernières années m'a montré que la volonté de modernisation que manifestent un certain nombre d'hôteliers est parfois découragée par des formalités non pas extraordinaires, mais dont il faut convenir qu'elles sont mal adaptées à des hommes peu préparés à des fonctions administratives ou bancaires.

Enfin, et surtout, je crois que le problème des garanties devrait être entièrement reconsidéré dès lors qu'il s'agit d'aider le tourisme social.

M. Golvan s'est également préoccupé, par delà les travaux et les améliorations apportées aux murs, des progrès de ceux qui ont à exercer les professions hôtelières à l'intérieur de ces murs et au milieu de ces aménagements. Je salue avec lui l'excellente initiative prise par le département du Morbihan dans le cadre scolaire. Mais je voudrais appeler spécialement l'attention du Sénat sur une autre initiative qui a été encouragée par nous et qui répond à l'appel que le Gouvernement adressait à la profession depuis quelque temps, je veux dire le nouveau centre de recyclage pour les professionnels de l'hôtellerie déjà en pleine activité. Ce centre fonctionne depuis dix jours au Bourget-du-Lac, en Savoie, et j'aurai le plaisir de le visiter lundi prochain.

Nous nous engageons donc là aussi résolument dans des voies nouvelles et je suis heureux que cela ait pu être fait par les hôteliers, en même temps que pour les hôteliers.

En effet, il doit être bien clair qu'il n'y a aucune honte à éprouver d'avoir à acquérir des connaissances nouvelles, dans quelque profession que ce soit, car, dans un temps où les techniques évoluent aussi rapidement qu'aujourd'hui, il n'est pas une profession où l'on puisse prétendre vivre dix ou vingt ans sur les connaissances que l'on a acquises à l'âge où l'on a débuté.

C'est également à M. Golvan que je répondrai en évoquant le problème des meublés. Il a très justement souligné son importance pour un très grand nombre de Français et exprimé le désir que soient connues dès le début de 1967 les mesures que nous pourrions prendre pour améliorer la situation dans ce domaine l'année prochaine. Je rappelle à M. Golvan que nous avons déjà, effectivement, entrepris les études nécessaires, pris des contacts avec les divers ministères compétents et qu'une réunion au moins s'est déjà tenue à l'échelon des services et des cabinets ministériels en vue de préparer d'autres réunions pour un avenir aussi rapproché que possible.

Nos objectifs sont bien connus : obtenir, d'une part, que les meublés puissent être classés, de sorte que le locataire puisse louer à distance sans crainte d'être trompé sur la qualité de ce qui sera mis à sa disposition ; d'autre part, favoriser les locations autrement qu'au mois calendaire, car il est évident que ce fameux mois calendaire — la location qui part du 1^{er} juillet ou du 1^{er} août — est le grand responsable de cet exode que décrivait tout à l'heure M. Delagnes, de cette concentration des départs et des retours sur un ou deux jours au début ou à la fin du mois. Il est responsable de ce mauvais étalement des vacances qui entraîne quantité de maux, et notamment le surembournement des terrains de camping qu'on a évoqué tout à l'heure, car quel que soit l'effort fait par les collectivités locales et l'Etat, jamais on ne pourra avoir assez de terrains de camping bien équipés pour recevoir 10 millions de campeurs, en même temps et dans la même région, au mois d'août. Il faudra que les campeurs, comme l'ensemble de la clientèle d'hôtel, soient mis en mesure de prendre leurs vacances les uns après les autres et non pas tous ensemble.

Ainsi le problème des meublés me conduit-il naturellement à celui de l'étalement des vacances dont je crois profondément qu'il est la clef de la solution de beaucoup de nos problèmes, car la location meublée non calendaire est effectivement la condition indispensable de l'étalement des vacances, c'est-à-dire de la fermeture des usines — qui le 20 juillet, qui le 2 août, qui le 10 août ou qui le 20 août, ce qui n'est pas possible évidemment dès lors qu'une partie du personnel de ces usines dont la situation est la plus intéressante doit louer du 1^{er} au 30 et ne veut pas perdre quinze jours de location ou louer deux mois pour habiter un mois. Cette pratique attardée — je dis bien attardée — et singulière — puisque aujourd'hui nous sommes un des pays évolués qui restent attachés à cette tradition — est d'ailleurs maintenue au détriment de l'intérêt des loueurs. Car, si on ne louait pas au mois calendaire, si les propriétaires acceptaient de faire débiter la location n'importe quel jour du mois et de louer trois semaines au lieu d'un mois, même si ce faisant les loueurs s'exposent à perdre un ou deux jours entre deux locations, il est non moins évident que, dans ces conditions, ils loueront depuis l'avant-saison jusqu'à l'arrière-saison, c'est-à-dire douze à treize semaines alors que, depuis quelques années déjà, ils ne trouvent plus de locataire, quelque rabais qu'ils fassent, pour les mois de juin et de septembre.

Notre intention est donc bien non seulement de faire bénéficiaire — ce qui est déjà fait — de l'exonération de la patente, lorsqu'en a ainsi décidé le conseil municipal, ceux qui loueront dans ces conditions, mais de concéder éventuellement des avantages nouveaux aux loueurs qui voudront bien se conformer aux normes nouvelles.

M. Roger Delagnes. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Roger Delagnes. Certaines communes trouvent dans la patente des ressources importantes. Cette contribution rapporte à celle que j'administre deux millions de francs par an. A partir du moment où vous la supprimez pour les personnes qui ne louent que quelques jours, il en résulte une perte sérieuse pour les communes. Il ne faudrait pas que les communes soient les seules à faire les frais de cette suppression.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je comprends bien votre préoccupation, monsieur le sénateur, j'allais dire, monsieur le maire. Permettez-moi cependant de vous faire observer que nous avons limité la portée de cette exonération puisqu'elle ne peut concerner que ceux qui louent leur habitation et non leur domicile. Les textes indiquent plus modestement : « habitation personnelle ». Il faut distinguer ceux qui n'occupent leur habitation, principale ou secondaire, qu'une partie de l'été et qui la louent le reste de la saison et les loueurs professionnels, qui louent dix, vingt ou trente villas ou appartements, et qui sont bien entendu exclus de l'exonération de patente.

L'exonération décidée par la municipalité ne doit donc pas avoir pour effet de priver les communes de toutes les recettes provenant des patentes sur les locations, mais seulement de celles perçues sur le particulier qui loue ou sa maison de campagne, ou son domicile secondaire, ou même son domicile principal moins de trois mois par ans, qui n'est donc pas un professionnel.

D'autre part, il faut bien considérer que, faute de nous aligner sur les méthodes modernes, nous voyons peu à peu les clients se détourner de la location. Cette année, la première, a marqué une sorte de régression de la location, bien que nombreuses soient les familles qui apprécient ce mode économique de prendre des vacances.

Finalement, en prenant de telles mesures, les municipalités se privent peut-être pour l'immédiat d'une part de leurs recettes, mais elles garantissent le maintien de toutes les autres en fixant la clientèle. Je crains beaucoup que les stations qui ne prendront aucune initiative dans ce domaine ne voient peu à peu se détourner d'elles des clients qui, par delà les Pyrénées ou ailleurs, trouvent à louer aisément dans les conditions que je viens d'indiquer.

Quittons maintenant les hébergements pour nous tourner vers les équipements.

M. Golvan a rappelé l'importance du nautisme et de tous les équipements qu'il concerne. Il est un fait que le nautisme se développe très rapidement. Il est un fait aussi que l'effort de l'Etat se développe également puisque, de 1962 à 1965, nous avons réalisé 58 opérations de création ou de très importants aménagements de ports de plaisance et que, pendant les cinq années du V^e Plan, nous devons en réaliser 142. L'effort de l'Etat en ce domaine est en train de doubler.

Qu'il faille non seulement aménager des ports de plaisance, mais encore utiliser les installations existantes, j'en suis bien d'accord et je puis indiquer à M. Golvan que l'une des premières missions que j'ai données à la nouvelle commission interministérielle d'aménagement du territoire est précisément de dresser l'inventaire des ports aujourd'hui peu utilisés ou entièrement abandonnés par le commerce et qui pourraient être parfaitement utilisables pour la plaisance.

Je veux aussi dire à M. le sénateur Golvan, comme à d'autres orateurs, qu'il ne faut pas craindre que l'effort pour le Languedoc-Roussillon ne soit fait au détriment de l'aménagement des ports de plaisance dans le reste de la France. Il est vrai que, sur le budget de 1967, la moitié de nos crédits de subvention pour les ports de plaisance a été réservée aux ports du Languedoc-Roussillon. Nous devons nécessairement, pendant cette année 1967, pour amorcer la vaste opération touristique du Languedoc-Roussillon, mettre en service très rapidement deux ports de plaisance.

Mais, en raison des protestations que j'ai moi-même élevées au nom des autres régions de France dès que j'ai pris connaissance de ces chiffres, la délégation à l'aménagement du territoire a été amenée à prendre l'engagement de nous apporter, au cours de l'année 1967, une aide accrue pour les aménagements de ports de plaisance et ce en faveur des autres régions de France qui trouveront là une large compensation.

L'effort fait au profit du Languedoc-Roussillon dans le budget de 1966-1967 est occasionnel. Dès 1968 nous retrouverons une répartition différente des crédits affectés aux ports de plaisance.

M. le sénateur Golvan, qui est non seulement votre rapporteur, mais — je le sais bien — un homme d'expérience en matière de nautisme, a évoqué des procédés qui pourraient nous permettre d'utiliser plus facilement différents sites sans gros aménagement en brisant les lames. Il visait par là les brise-lames flottant qui ont été étudiés et parfois réalisés depuis fort longtemps, mais qui ont été l'objet récemment de mises au point nouvelles reposant sur le principe que l'énergie de la houle est concentrée au voisinage de la surface des plans d'eau.

Si je ne m'abuse, l'intervention de votre rapporteur visait donc ces nouveaux dispositifs récemment présentés et comportant un flotteur qui, suivant la solution, est constitué par un caisson ou par une structure à cloisons, flotteur fixé sur des corps morts mouillés sur le fond par des amarres à chaînes ou à câbles d'acier.

Il est vrai également que des essais sur modèles réduits ont montré l'efficacité de ce système en ce qui concerne la réduction de l'agitation des zones protégées. On peut cependant se demander si le modèle réduit donne des indications valables sur la tenue des amarrages qui seront amenés à travailler dans des conditions sévères sous l'effet du choc des lames sur l'ouvrage.

C'est pourquoi les services compétents estiment que des essais en vraie grandeur sont nécessaires, mais qu'ils doivent être préparés avec beaucoup de prudence, car l'éventuelle rupture des amarres transformerait ces brise-lames en de dangereuses épaves. Nous avons donc décidé de faire, en 1967, l'étude des sites qui pourraient offrir les conditions propices à un essai sérieux, probant, mais non dangereux. Je retiens, bien entendu, la suggestion, formulée dans son rapport par M. Golvan, tendant à considérer au premier chef les possibilités que pourrait offrir à cet égard le site de Quiberon.

Mlle Rapuzzi et M. Delagnes ont également souligné l'importance d'infrastructures capables d'accueillir des congrès. C'est un fait qu'il y a là une forme de tourisme international qui se développe sans cesse davantage et que la France dispose, à bien des égards, de nombreux atouts pour attirer chez elle de tels congrès, si elle se donne les équipements voulus.

Il y a deux ans, le commissariat au tourisme avait attiré l'attention de toutes les villes de congrès sur l'intérêt de cette activité et il s'était offert pour assumer lui-même le secrétariat d'une association des villes de congrès qui s'est, finalement, organisée différemment.

Nous sommes conscients que la ville *a priori* la mieux placée pour attirer en France de grands congrès internationaux est évidemment Paris. C'est pourquoi le Gouvernement s'est attaché, particulièrement depuis un an, à un projet qui consisterait à créer à la porte Maillot, où il appartiendrait au Gouvernement de libérer des sols et, plus tard, à la ville de Paris de procéder à des locations, en accord avec le Gouvernement, un important hôtel et un vaste palais des congrès, adaptés aux exigences les plus modernes.

Mais s'il faut des équipements au tourisme, il lui faut aussi de la propagande, celle-ci n'ayant toutefois d'efficacité que dans la mesure où l'équipement a précédé son développement et, en tout cas, n'est pas de nature à décevoir celui qui serait attiré par la propagande.

Puisqu'il est question de propagande, qu'il me soit permis de rassurer Mlle Rapuzzi ou, plus exactement, de lui confirmer que je n'en use pas pour des fins personnelles à l'intérieur même de la France et que je ne suis pour rien dans la publication de l'article qu'elle évoquait tout à l'heure à la tribune, et ce d'autant moins que si je l'avais fait, je me serais paré des plumes du paon puisque la création envisagée de dix-huit parcs régionaux est suivie par une mission interministérielle, à l'initiative de la délégation à l'aménagement du territoire.

Mais, sur le fond, M. Véronneau a lui-même répondu à Mlle Rapuzzi en signalant l'intérêt de ces parcs régionaux. S'il est vrai que, pour la plupart d'entre eux, on en est encore au stade des études, du moins l'idée est-elle intéressante. Je dois signaler qu'une première réalisation est proche, c'est celle du parc régional de la région Lille-Roubaix-Tourcoing, vaste région très urbanisée où, effectivement, trop peu de possibilités sont offertes pour les loisirs au voisinage des villes. Les travaux pourront commencer bientôt et la délégation à l'aménagement du territoire les financera pour les deux tiers, les collectivités locales assurant la charge du tiers restant.

Cette propagande, Mlle Rapuzzi a eu raison d'indiquer qu'il fallait sans cesse la développer, l'intensifier, je dirai peut-être aussi en renouveler les formes.

M. David a tenu lui aussi d'excellents propos, auxquels je souscris pleinement, sur la nécessité d'une telle propagande et la forme qu'elle peut revêtir.

A M. Vérillon, qui a également abordé ce sujet avec beaucoup de précision, je voudrais rappeler toutefois que la propagande ne se manifeste pas toujours forcément par des affiches ou par des films et que ce n'est pas seulement à ce que nous affectons à de telles actions comme crédits — même s'ils sont importants — qu'il faut mesurer notre effort en matière de propagande.

Dans un rapport dont j'ai pris connaissance hier et émanant de notre bureau de New York, j'ai relevé qu'à la suite de la campagne de l'accueil développée en France depuis deux ans, ce bureau qui, autrefois, comme la plupart des bureaux à l'étranger, recevait surtout des lettres de protestation, reçoit maintenant pour 50 p. 100 environ des lettres de félicitations.

De nombreuses initiatives de tous genres, en particulier celle que nous avons encouragée dans le Val de Loire cette année sous l'appellation : « Les Français reçoivent » et que nous espérons développer dans toutes les provinces de France l'année prochaine, sont aussi, plus encore que les propagandes traditionnelles, de sûrs moyens d'attirer vers nous la sympathie puis la visite de ceux que nous souhaitons recevoir.

Bien sûr, il n'est pas exclu, encore que cela se soit fait très rarement jusqu'à ce jour, que le commissariat au tourisme tourne ses efforts de propagande vers le public français lui-même.

Historiquement, le commissariat au tourisme avait été créé pour être, d'abord, une agence de propagande du tourisme français à l'étranger. Je comprends que la situation ait évolué et qu'elle vous ait amenés à modifier nos plans, mais le Sénat comprendra également combien il peut être délicat pour le Gouvernement français d'entreprendre lui-même une action en vue d'inciter les Français à découvrir la France.

On peut à ce moment-là redouter que certains y voient la marque d'un chauvinisme qui n'est pas son fait ou d'une autarcie qu'elle ne pratique pas, puisqu'elle fait preuve du plus grand libéralisme quant aux possibilités offertes aux Français de franchir les frontières.

Il ne faudrait pas voir un désir de contraindre plus ou moins nos compatriotes à demeurer en France. Je préférerais certainement, ainsi que j'ai eu l'occasion de l'indiquer au cours de diverses réunions où ces projets étaient débattus, que l'initiative d'une campagne incitant nos compatriotes à découvrir la France soit prise par divers organismes français ou quelques prestigieux comités constitués spontanément pour cette occasion par les personnalités et les organismes les plus qualifiés. Il va de soi qu'alors nous apporterons à cet organisme tout notre soutien. Je crois qu'une initiative spontanée et à caractère non officiel serait peut-être plus heureuse et plus efficace en un tel domaine.

En tout cas, pour en revenir à la propagande, je puis vous assurer que nous ne négligeons aucune forme de propagande dans la mesure de nos moyens. Je puis en particulier indiquer que nous ne manquons pas les occasions remarquables qu'offrent les expositions. Nous serons présents à Montréal. Le tourisme y sera représenté en plusieurs endroits dans le pavillon français, qui sera l'un des plus importants de cette exposition. Nous aurons un bureau d'information au rez-de-chaussée et, au troisième étage, une vaste salle où l'on pourra, par un procédé nouveau, projeter simultanément sur six écrans différents, six films montrant les régions de France et les attraits de notre pays. Nous aurons enfin un restaurant qui sera, je l'espère, digne de nos traditions culinaires, à Raz-Lagune, au bord du Saint-Laurent, dans le site excellent réservé au pavillon français.

Bien sûr, les cafés peuvent également — et pourquoi pas ? une de nos affiches qui a reçu l'Oscar de la publicité sur le plan international ne représente-t-elle pas la terrasse d'un café français ? — constituer l'un des éléments du tourisme français ; j'en donne acte à M. Delagnes. Mais pour que leur création, leur réouverture, ou leur transfert puisse être accepté dans les périmètres interdits par le voisinage d'une école alors que cette école est fermée, il faudrait que ces cafés soient eux-mêmes saisonniers, ce qui, je pense, présenterait quelque difficulté. Par conséquent, je suis désolé de ne pouvoir apporter sur ce point à M. Delagnes la solution qu'il recherche.

Un autre problème bien connu, difficile, et dont j'ai eu souvent à m'expliquer ici, est celui des effets psychologiques produits par la suppression de la détaxation de l'essence. Je dis « effets psychologiques » car j'ai eu plusieurs fois l'occasion d'indiquer au Sénat que l'incidence économique de cette mesure était assez limitée et hors de proportion avec les difficultés de gestion et les risques de fraude que l'Etat était obligé d'affronter. Cependant, elle a été — c'est un fait — ressentie et utilisée à l'étranger comme un geste défavorable au tourisme en France. Cela étant, je ne puis que répéter que si des conditions nouvelles permettaient de reconsidérer la question, je ne serais évidemment pas le dernier à m'en réjouir.

Mesdames, messieurs, ayant ainsi, je crois, répondu à la plupart des questions qui m'ont été posées, je voudrais, pour

terminer, car il s'agit tout de même du budget du tourisme, revenir aux chiffres mêmes de ce budget après avoir évoqué les problèmes que comporte la gestion du tourisme français.

Nos crédits, ainsi que cela a été indiqué, sont en augmentation de 11 p. 100, plus exactement de 10,9 p. 100 par rapport à l'année précédente. Je considère que ce n'est pas négligeable car je ne peux pas, pour apprécier l'augmentation de nos crédits, distinguer, séparer de telle ou telle sorte de tourisme les crédits du tourisme social ; je pense en effet que le tourisme constitue un tout.

Je désire rassurer tout de suite Mlle Rapuzzi et M. David qui, l'un et l'autre, ont exprimé des craintes au sujet des compressions auxquelles, il est vrai, nous avons dû nous livrer dans différents secteurs de l'activité du commissariat au tourisme pour pouvoir développer notre action dans d'autres branches où elle apparaissait plus utile, en leur indiquant que ces compressions ne nous amènent pas le moins du monde à supprimer ou à fermer le bureau national du tourisme de l'avenue des Champs-Élysées. Ce bureau, non seulement n'est pas supprimé, mais est en passe d'être agrandi et modernisé. Le seul facteur nouveau résidera dans le fait qu'il ne sera plus géré désormais aux seuls frais du commissariat au tourisme mais que, comme cela est justice, d'autres organismes publics intéressés, tels que la chambre de commerce, le comité d'accueil de Paris ou la S.N.C.F., supporteront une part des frais, d'où l'économie ressentie sur le budget du tourisme.

D'une façon générale, j'ai été frappé par les propos que nombre d'orateurs ont tenu, selon lesquels les crédits du tourisme sont trop minces et, par conséquent, la politique de l'Etat en ce domaine étiquée, ainsi que l'a dit Mlle Rapuzzi.

Ces propos m'ont frappé d'abord parce qu'ils ont été tenus par tous les orateurs, ensuite parce qu'il est évidemment toujours agréable au responsable d'un secteur quelconque de l'action publique de s'entendre dire que l'Etat ne lui donne pas assez d'argent et qu'on voudrait qu'il lui en accorde davantage. Cependant, je dois à la vérité de souligner qu'on ne peut pas juger de l'effort de l'Etat en faveur du tourisme en fonction des seuls crédits du commissariat spécialisé. Les crédits inscrits dans le fascicule que nous examinons aujourd'hui ne sont en somme à peu de chose près que les crédits de fonctionnement du commissariat au tourisme. Ce commissariat lui-même intervient en faveur des équipements, sous forme des prêts qu'il accorde sur le F. D. E. S., et je dois signaler qu'il disposera à ce titre, en 1967, de 180 millions de francs venant s'ajouter à son budget beaucoup plus modeste. Je précise que ces crédits ont progressé nettement au cours des dernières années puisqu'ils étaient de 39 millions en 1958 et de 119 millions en 1962.

A ce très important volume des prêts, qui est la base des équipements collectifs, de la rénovation hôtelière et même du développement du tourisme social en France, il faut ajouter les crédits de subventions pour les ports de plaisance inscrits au budget du ministère de l'équipement, car il est juste que ce soient les services des ports, techniquement organisés pour cela, qui les gèrent et qui soient appelés par les autorités responsables du tourisme à faire ces opérations : les crédits sont de 7 millions pour 1967. Il conviendrait encore de considérer que, depuis qu'il existe, le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire consacre chaque année en moyenne 10 millions de francs à des investissements, à des opérations d'incitation, d'encouragement, d'accélération, d'équipement touristique ou intéressant les ports de plaisance ainsi que les voies d'accès aux stations nouvelles, par exemple.

Il faut encore rappeler que dans le budget de l'Etat se retrouvent des traces de l'effort sans précédent entrepris par le Gouvernement pour l'équipement touristique d'ensemble de la région Languedoc-Roussillon dont le montant est de 70 millions de francs pendant dix ans.

Si vous y ajoutez les crédits, parfois difficiles à isoler, que le ministère de l'équipement, le ministère de l'agriculture, le ministère de l'intérieur, le ministère de la santé même — pour les usagers du thermalisme — affectent à des opérations intéressant le tourisme, de même que les crédits de propagande dont dispose Air France, la S. N. C. F., la Sopexa, vous pourrez remarquer que, en fin de compte, l'effort de l'Etat en faveur du tourisme est de plusieurs dizaines de fois supérieur aux crédits inscrits au titre du seul commissariat au tourisme.

A la vérité, on peut moins parler d'insuffisance des crédits de l'Etat en faveur du tourisme que de dispersion des crédits affectés à cet effort. C'est pourquoi, au cours de ces dernières années, nous avons pris de nombreuses initiatives pour tenter de corriger cette situation. Après la phase du regroupement, au sein de l'administration du commissariat au tourisme, des compétences concernant les formes classiques d'hébergement : camping, caravanning et villages de vacances, nous entrons dans une nouvelle phase qui est celle de la coordination des actions des divers ministères qui, pour des raisons techniques, doivent

demeurer responsables, qui des routes, qui des ports, qui de certains aménagements, mais tous au titre du tourisme et dans le cadre d'une politique d'ensemble d'équipement touristique et sous l'impulsion, ou la coordination des services responsables du tourisme. Ce but va être atteint grâce à des initiatives récentes qui apparaissent et qui se traduisent pour la première fois par quelques chiffres dans le budget de l'Etat.

J'ai très récemment mis en place les commissions interministérielles d'aménagement du littoral et d'aménagement touristique de l'espace rural dont la création a été décidée par le comité interministériel présidé par le Premier ministre, commissions créées sur le modèle de celle qui existe pour l'aménagement de la montagne. Ces commissions disposeront, à partir du début de l'année prochaine, de hauts fonctionnaires et d'éminents techniciens détachés de divers ministères travaillant en permanence tous ensemble, formant des équipes capables d'étudier des problèmes sur le terrain et d'assurer une coordination non par des réunions périodiques, mais par une action commune constante.

Premières conséquences de ces décisions : non seulement vous avez pu trouver dans le budget du commissariat les quelques moyens nécessaires au fonctionnement du secrétariat de ces commissions interministérielles, mais encore vous avez également remarqué que, sans doute pour la première fois dans le budget des ministères de l'intérieur, de l'agriculture et de l'équipement, certains crédits consacrés au tourisme étaient isolés. Selon les directives données par le Premier ministre, ils se trouvent en quelque sorte bloqués et ils ne pourront plus désormais être affectés qu'avec l'accord du responsable du tourisme qui s'appuiera lui-même sur l'avis des commissions dont je viens de parler.

Ainsi une coordination se développe-t-elle enfin de façon très sensible au sein même du Gouvernement pour que les moyens très importants, mais très épars, que j'ai récapitulés voilà un instant, soient employés de façon convergente ou en tout cas concordante au service d'une véritable politique d'aménagement du tourisme.

Je sais que nous avons encore beaucoup à faire en ce sens et peut-être beaucoup à entreprendre, et j'en donne acte à la fois à Mlle Rapuzzi et aux différents orateurs, pour développer aussi cette coopération et cette coordination entre ceux qui ont la responsabilité du tourisme au nom de l'Etat et ceux qui prennent tant d'initiatives et supportent tant de charges pour le tourisme au titre des collectivités locales. Aussi est-ce bien volontiers que je retiens la suggestion de larges consultations auxquelles il serait procédé avec les représentants des communes touristiques, des collectivités locales intéressées au tourisme lorsque l'état d'avancement des premières études quant à la répartition des crédits prévus au fonds national en faveur du tourisme, sera suffisamment amorcée pour qu'une conversation s'engage utilement.

De toute manière, chaque année, la discussion du budget au Parlement et singulièrement devant cette assemblée, est l'occasion de constater qu'en effet, quelle que soit leur province et quels que soient les bancs sur lesquels ils siègent, des hommes de toute nature, mais également de bonne volonté savent réunir leurs efforts lorsqu'il s'agit de servir le tourisme.

C'est avec la même intention de tenter de tirer le maximum des ressources dont nous pouvons disposer à cet égard que, cette année encore, je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, de bien vouloir voter les crédits qui vous sont proposés au titre du commissariat au tourisme. *(Applaudissements.)*

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

Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (section V : commissariat au tourisme) qui figurent aux états B et C respectivement annexés aux articles 23 et 24.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III : plus 968.832 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III pour le commissariat au tourisme.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : moins 135.000 francs. » — *(Adopté.)*

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre VI :

« Autorisations de programme, 6.500.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, 5 millions de francs. » — *(Adopté.)*

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant la loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris (n° 252 1965-1966, n° 12 et 37 1966-1967).

Le rapport sera imprimé sous le n° 48 et distribué.

— 6 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique précédemment fixée à aujourd'hui, samedi 26 novembre, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1967, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 24 et 25 (1966-1967). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

Agriculture : M. Paul Driant, rapporteur spécial (Rapport n° 25, tome III, annexe n° 6) ;

M. Marc Pautet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Avis n° 27, tome I).

Article 47.

Prestations sociales agricoles : M. Max Monichon, rapporteur spécial (Rapport n° 25, tome III, annexe n° 36) ;

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (Avis n° 29, tome III).

Article 57.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 26 novembre, à une heure quinze minutes.)

*Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.*

Propositions de la conférence des présidents.

La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux au Sénat :

A. — Vendredi 25 novembre 1966, quinze heures et vingt et une heures trente.

Ordre du jour prioritaire.

Loi de finances pour 1967 :

Equipement (suite) ;
Travaux publics et transports (suite) ;
Aviation civile ;
Marine marchande ;
Vote des crédits de la section commune.

Services du Premier ministre :

Commissariat au tourisme.

Agriculture.

B. — Samedi 26 novembre, dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente.

Ordre du jour prioritaire.

Loi de finances pour 1967 :

Agriculture (suite).

Budget annexe des prestations sociales agricoles.

C. — Dimanche 27 novembre 1966, quinze heures et vingt et une heures trente.

Ordre du jour prioritaire.

Loi de finances pour 1967 :

Départements d'outre-mer ;
Territoires d'outre-mer ;
Coopération.

D. — Lundi 28 novembre 1966, dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente.

Ordre du jour prioritaire.

Loi de finances pour 1967 :

Economie et finances ;
Imprimerie nationale ;
Comptes spéciaux du Trésor ;
Articles de la deuxième partie non joints à l'examen des crédits ;
Vote sur l'ensemble.

E. — Mercredi 30 novembre 1966, quinze heures.

Ordre du jour prioritaire.

1° Discussion du projet de loi (n° 286, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la constatation et à la répression des infractions en matière de publicité et de prix des hôtels et restaurants.

2° Discussion de la proposition de loi (n° 263, session 1965-1966), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre la suppression du régime juridique auquel sont soumis certains terrains communaux, notamment ceux dénommés « parts de marais » ou « parts ménagères ».

F. — Jeudi 1^{er} décembre 1966, quinze heures et le soir.

Ordre du jour prioritaire.

1° Discussion du projet de loi (n° 43, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée nationale, portant modification de diverses dispositions du Code des douanes.

2° Discussion de la proposition de loi (n° 40, session 1966-1967), de M. Dailly et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier certaines dispositions de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

3° Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi (n° 37, session 1966-1967), adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant la loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris.

4° Discussion du projet de loi (n° 38, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif aux élections cantonales.

5° Discussion en deuxième lecture du projet de loi (n° 41, session 1966-1967), adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif aux « communautés urbaines ».

La conférence des présidents rappelle au Sénat qu'il a déjà fixé :

Au mardi 6 décembre, la discussion de la question orale avec débat (n° 50) de M. Louis Gros à M. le ministre de l'éducation nationale sur les problèmes d'orientation et de sélection dans l'enseignement ;

Au mardi 13 décembre, la discussion des questions orales, avec débat, jointes de M. Roger Lagrange (n° 33) et de M. Adolphe Dutoit (n° 55) à M. le ministre des affaires sociales sur les projets de réforme de la sécurité sociale.

Nomination de rapporteurs.

(Art. 19 du règlement.)

COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

M. Bertaud a été nommé rapporteur du projet de loi n° 43, session 1966-1967, portant modification de diverses dispositions du Code des douanes.

COMMISSION DES LOIS

M. Dailly a été nommé rapporteur du projet de loi n° 37, session 1966-1967, adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, modifiant la loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris.

M. Prélot a été nommé rapporteur du projet de loi n° 38, session 1966-1967, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, sur les élections cantonales.

M. Dailly a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 40, session 1966-1967, de MM. Dailly, Le Bellegou et Molle, tendant à modifier certaines dispositions de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 25 NOVEMBRE 1966

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

758. — 25 novembre 1966. — M. Marcel Boulangé appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur trois points qui conditionnent l'équipement agricole de base du Territoire de Belfort. Il lui signale : 1° qu'il faudra 20 ans pour réaliser les renforcements nécessités par la vétusté ou l'insuffisance des réseaux électriques communaux, si l'on tient compte des dotations budgétaires allouées dans le cadre de l'enveloppe du V^e Plan ; cette situation pénalise lourdement les agriculteurs qui ne peuvent utiliser normalement les moteurs électriques dont ils s'équipent de plus en plus ; 2° qu'un retard très important, portant sur 8.400 hectares, est intervenu dans la réalisation des travaux connexes au remembrement, par manque de crédit et de personnel ; la situation est telle que si l'on décidait de rattraper ce retard au cours du V^e Plan, les opérations nouvelles seraient réduites à 6 p. 100 environ des surfaces restant à remembrer ; 3° que le montant des subventions accordées en application de la loi pour l'amélioration des bâtiments d'exploitation est très nettement insuffisant pour faire face aux besoins qui se manifestent à la suite d'une campagne d'information. Il lui demande en conséquence les mesures d'ordre financier que le Gouvernement compte prendre pour remédier à cette situation préjudiciable à la modernisation indispensable des exploitations agricoles de ce département.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 25 NOVEMBRE 1966

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est converti en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

6385. — 25 novembre 1966. — **M. Roger Delagnes** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'un instituteur public a exercé ses fonctions au début de sa carrière, du 1^{er} septembre 1939 au 1^{er} octobre 1943, dans l'école de l'établissement d'éducation surveillée dénommée « colonie Lecoq », à Léognan (Gironde), qui recevait des enfants délinquants confiés par les tribunaux; que cet établissement à caractère privé était sous le contrôle du ministre de la justice et subventionné par lui; il lui demande si ce fonctionnaire peut espérer que seront décomptées comme annuités de service et prises en compte tant pour l'avancement que pour la retraite les années d'enseignement passées dans cet établissement.

6386. — 25 novembre 1966. — **M. Léon Motais de Narbonne** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'application de la loi n° 63-1241 du 19 décembre 1963 soulève des problèmes complexes pour les sociétés civiles de droit commun non passibles de l'impôt sur les sociétés, dont l'actif est constitué par des immeubles assimilés à des terrains à bâtir et il lui demande de lui indiquer quelle serait la situation fiscale au regard de la loi susvisée dans l'exemple théorique suivant : une société civile ayant acquis depuis plus de cinq ans une propriété susceptible d'être assimilée à un terrain à bâtir est composée de deux personnes physiques associées A et B, détenant chacune la moitié des parts. « A » a hérité en 1963 des parts qu'il possède de son père, lequel les avait souscrites à l'origine de la société, tandis que « B » les a acquises à titre onéreux depuis moins de cinq ans. La propriété qui a, par hypothèse, une valeur actuelle de 1 million de francs a été acquise au prix de 100.000 francs correspondant au montant du capital et au regard des impositions sur terrains à bâtir, à un prix corrigé de 200.000 francs. « B » a acquis les parts qu'il possède au prix de 450.000 francs et son cédant, associé d'origine, a lui-même supporté l'impôt sur la fraction taxable, en vertu de l'article 3 de la loi susvisée, de la plus-value par lui réalisée. Les parts recueillies par succession par « A » ont été évaluées dans la déclaration de succession de son auteur à 300.000 francs. Dans cette situation, les deux associés vendent l'immeuble social en 1966 au prix de 1 million de francs, soit 500.000 francs pour chacun. La question se pose de savoir : a) si la plus-value sera égale à 800.000 francs (1 million de francs moins 200.000 francs) dont 400.000 francs pour chacun des associés, soit une fraction taxable de 240.000 francs correspondant à 60 p. 100 de la plus-value, dès lors que la société a acquis l'immeuble en cause depuis plus de cinq ans; b) ou si la plus-value de 400.000 francs, pour chaque associé, doit être imposée du chef de « A », à concurrence de 40 p. 100 (biens recueillis par succession) et du chef de « B », sur la totalité de la plus-value dans le cadre de l'article 4 de la loi; c) ou si pour le calcul des impositions, il doit être pris en considération le prix de revient des parts possédées par chacun des associés, la date et la nature de leur acquisition, en d'autres termes : si « A » peut faire état de l'évaluation successorale de 300.000 francs (corrigée de 408.750 francs) et ne supporter l'impôt que sur la fraction de 40 p. 100 de la différence entre 500.000 francs et 408.750 francs; si « B » est imposable au titre de l'article 4 de la loi du 19 décembre 1963 sur la totalité de la seule plus-value constituée par la différence entre le montant de 500.000 francs et son prix de revient (450.000 francs sauf correction). Il est fait observer que l'imposition dans les conditions prévues en a

et b ci-dessus aboutirait à une superposition qui est d'autant plus choquante que ce sont les associés eux-mêmes qui sont imposées et non la société civile. Si, contrairement à l'équité, le mode d'imposition prévu en c) ne devait pas être retenu, quelle serait la situation au cas où l'un des associés rachèterait les parts de son coassocié, opération qui aurait pour effet de réunir toutes les parts sur la tête du cessionnaire et, en conséquence, de rendre celui-ci seul propriétaire de l'immeuble social ?

6387. — 25 novembre 1966. — **M. Ludovic Tron** a l'honneur d'attirer l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des anciens directeurs de C. E. G. dont l'établissement a été transformé en C. E. S. et de lui demander s'il envisage dans un proche avenir : 1° l'application des dispositions prévues par la circulaire du 17 octobre 1963 stipulant que 10 p. 100 des principaux ex-directeurs de C. E. G. auront accès au principalat; 2° la publication du décret annoncé par sa réponse écrite du 3 novembre 1965 définissant les conditions de nomination et d'avancement dans les emplois de principal de C. E. S. des directeurs de C. E. G.

6388. — 25 novembre 1966. — **M. Ludovic Tron** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur l'urgence de faire bénéficier les fonctionnaires retraités du Maroc et de Tunisie des conclusions de l'arrêt du tribunal administratif de Paris du 13 juillet 1966. Ce jugement, en détruisant le principe jusqu'ici adopté de l'immutabilité des pensions garanties par l'article 11 de la loi n° 56-782 du 4 août 1956 et de la discrimination entre cadres métropolitains et cadres français du Maroc et de Tunisie, annule la décision du 17 octobre 1963 du ministre des affaires étrangères.

6389. — 25 novembre 1966. — **M. René Tinant** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, dans sa réponse à la question n° 5791 (*Journal officiel*, débats Sénat, du 21 octobre 1966), il précise que les intérêts statutaires alloués aux parts sociales des coopératives agricoles constituent une recette imposable au titre des bénéfices agricoles et sous le régime du forfait sans être compris dans le bénéfice forfaitaire. Il lui demande, dans le même ordre d'idées, si les autres revenus que l'on peut considérer comme étant de même nature peuvent être également compris dans le bénéfice forfaitaire : 1° intérêt des parts sociales du crédit agricole (parts dont la souscription est obligatoire lors des emprunts au crédit agricole); 2° intérêt sur compte des ristournes bloquées ou non versées par certaines coopératives aux coopérateurs.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ARMEES

6246. — **M. Raymond Bossus** informe **M. le ministre des armées** qu'il a rencontré il y a quelques jours des jeunes gens nés au début de l'année 1948 qui viennent de faire un stage d'une journée et demie au centre de sélection n° 1 situé au fort de Vincennes. Deux questions sont posées aux futures jeunes recrues : 1° on leur demande qui garde un troupeau : est-ce le mouton, le lion, le loup, le rat ou le chien ? 2° où achetez-vous votre pain : chez le droguiste, le boucher, le libraire ou le boulanger ? Quant aux conditions d'hébergement, elles ont cette particularité que ces jeunes couchent dans un dortoir de vingt lits dont les draps sont mouillés, qu'il y a dix lavabos pour 700 soldats et qu'ils doivent effectuer trois heures et demie d'attente pour passer la visite médicale. Ajoutons qu'il y a une séance de cinéma obligatoire pour laquelle le jeune stagiaire doit payer 1,20 F pour avoir comme programme une diapositive sur l'armée suivie d'un « Parlez-moi d'amour » de Dalida. A ces jeunes il est attribué, comme frais de séjour, 180 centimes pour une journée et demie, somme sur laquelle l'on retient 23 centimes pour un paquet de cigarettes. Le prix du transport pour ces stagiaires est remboursé à conditions d'apporter la preuve du paiement du ticket de métro ou d'autobus, alors que beaucoup d'entre eux, comme c'est naturel, ne demandent pas de reçu au receveur du métro ou de l'autobus. Comme ces faits se produisent à un moment où l'on parle beaucoup d'une réforme des conditions de séjour des jeunes recrues aux armées, il lui demande ce qu'il pense devoir faire pour remédier à ces anomalies. (*Question du 5 octobre 1966.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire semble avoir été abusé par une relation partiellement inexacte des faits, qui doivent être rétablis de la façon suivante : 1° les deux questions citées sont bien loin d'être les seules posées aux futures recrues, mais font effectivement partie du premier test auquel celles-ci sont soumises. Le carac-

tère élémentaire de ce test répond à son objet même : d'une part, permettre aux jeunes gens de se familiariser avec la méthode ; d'autre part, déceler les sujets inadaptés ou donnant de propos délibéré des réponses fantaisistes. Il est à noter qu'avant cette première épreuve les intéressés reçoivent toutes précisions utiles sur son but et sa portée ; 2° pendant les trois jours que durent les épreuves de sélection, l'effectif hébergé par le Fort Neuf de Vincennes ne dépasse pas 320 jeunes gens. Ces derniers sont répartis par chambre de 20 lits, mais disposent en moyenne d'un lavabo pour six hommes. Quant aux draps, bien qu'ils soient lavés et repassés par une entreprise civile après chaque usage, il peut se faire qu'ils conservent des traces d'humidité lorsque les locaux ne sont pas encore chauffés. Des ordres ont été donnés pour que ce point fasse l'objet de la plus grande attention ; 3° la durée de la visite médicale n'excède en aucun cas une heure et la « chaîne médicale » est organisée de façon que le passage d'une salle à la suivante se fasse sans aucune attente. Toutefois, si l'un des intéressés omet de se présenter à l'heure prescrite en début de chaîne, il ne peut se représenter qu'au cours de la demi-journée suivante, afin précisément de ne pas perturber le déroulement des examens médicaux ; 4° pendant le séjour des jeunes gens au centre, ont lieu successivement : a) une séance d'information sur les armées, obligatoire mais gratuite, consacrée à la projection de vues diapositives ; b) une séance récréative, au cours de laquelle des films sont projetés par un opérateur civil ; cette seconde séance, pour laquelle l'entrée est payante, n'a aucun caractère obligatoire ; 5° le transport des jeunes gens sur les lignes de la S. N. C. F. depuis leur lieu de résidence jusqu'à la ville où se trouve le centre de sélection est effectué gratuitement sur présentation de l'ordre de convocation. Le remboursement des frais entraînés par l'usage des moyens de transport urbains (métro, autobus, etc.) n'est cependant pas prévu.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

6195. — M. René Tinant a l'honneur d'exposer à M. le ministre de l'économie et des finances que la loi du 29 novembre 1965 a créé l'engagement d'épargne à long terme et que le décret du 3 juin 1966 en a précisé les diverses modalités. Il lui demande, en raison du silence du décret précité, de vouloir bien lui faire connaître : 1° au cas où, après souscription du contrat, il advient par succession ou donation une augmentation de revenus, si l'intéressé pourra modifier le montant de l'engagement et dans quelles conditions, sans perdre le bénéfice des avantages acquis depuis la signature ; 2° s'il ne lui paraîtrait pas possible, par ailleurs, d'envisager une modification du contrat original, par exemple au bout d'une période de cinq ans, sans perte des avantages, lorsque le revenu souscripteur aura augmenté et que celui-ci sera à même d'élever le montant de son investissement, dans une proportion à fixer. (Question du 15 septembre 1966.)

Réponse. — Aux termes de l'article 2 du décret n° 66-348 du 3 juin 1966 fixant les conditions d'application de l'article 8 de la loi n° 65-997 du 29 novembre 1965 exonérant de l'impôt sur le revenu des personnes physiques les produits des placements en valeurs mobilières effectués en vertu d'engagements d'épargne à long terme, le souscripteur doit s'engager à effectuer chaque année un versement d'un montant fixe pendant une durée au moins égale à celle qui a été fixée par l'arrêté du 3 juin 1966, c'est-à-dire pendant dix ans au minimum. Toutefois, l'acte constatant l'enga-

gement peut réserver au souscripteur la faculté de majorer un ou plusieurs versements dans la limite de 50 p. 100 de ce montant annuel, sans que le total des versements puisse excéder le plafond prévu par la loi. Dans les cas où le revenu du souscripteur augmente, rien ne s'oppose, par conséquent, si l'acte constatant l'engagement d'épargne le prévoit, à ce que le montant des versements soit majoré dans la limite de 50 p. 100 ainsi prévue et à la condition que les versements ne dépassent pas la limite du quart de la moyenne des revenus d'après lesquels l'épargnant a été soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques au titre des trois années ayant précédé celle de l'engagement. Si la clause permettant de majorer le montant des versements dans les limites fixées n'a pas été insérée dans l'acte, les parties pourront convenir ultérieurement de modifier sur ce point leurs conventions primitives. Il est également possible, dans les cas évoqués, de souscrire un nouvel engagement d'épargne, d'une durée minimum de dix ans, à la condition que le total des versements annuels prévus à l'origine et des versements prévus au nouvel engagement n'excède pas le quart de la moyenne des revenus d'après lesquels l'épargnant a été soumis à l'impôt au titre des trois années ayant précédé celle de l'engagement nouveau.

6213. — M. Robert Liot demande à M. le ministre de l'économie et des finances si un contribuable sourd et muet de naissance peut être considéré comme « atteint d'une infirmité l'empêchant de subvenir aux nécessités de l'existence par son travail » et prétendre ainsi au dégrèvement de la contribution mobilière pour son habitation principale étant fait observer qu'il satisfait, par ailleurs, aux autres conditions prévues par les dispositions de l'article 1435 du code général des impôts. (Question du 20 septembre 1966.)

Réponse. — Un contribuable sourd et muet peut bénéficier du dégrèvement de la contribution mobilière prévu à l'article 1435 du code général des impôts si son infirmité l'empêche effectivement de subvenir par son travail aux nécessités de l'existence. S'agissant par suite d'une question de fait, il ne pourrait être répondu avec précision à la question posée par l'honorable parlementaire que si, par l'indication du nom et de l'adresse du contribuable intéressé, l'administration était mise à même de faire procéder à l'examen de son cas particulier.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 21 novembre 1966.

(Journal officiel du 22 novembre 1966, débats parlementaires, Sénat.)

Page 1808, 1^{re} colonne, question écrite n° 6369 de M. René Tinant à M. le ministre des armées :

15^e ligne :

Au lieu de : « ...le nombre véritable des jeunes... »,

Lire : « ...le nombre variable des jeunes... ».

17^e ligne :

Au lieu de : « ...et informer les sursitaires... »,

Lire : « ...en demandant aux sursitaires... ».