

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

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

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

COMPTE RENDU INTEGRAL — 20^e SEANCE

Séance du Mercredi 27 Novembre 1968.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1352).
2. — Loi de finances pour 1969. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1352).

Transports :

I. — Services communs et transports terrestres :

MM. Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Guy Schmaus, Pierre Mailhe, Jean Chamant, ministre des transports ; Roger Gaudon, Marcel Souquet, Auguste Pinton.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Motion d'ordre (p. 1359).

M. Jean Chamant, ministre des transports.

Présidence de M. André Méric.

4. — Loi de finances pour 1969. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1360).

Transports (fin) :

I. — Services communs et transports terrestres (fin) :

MM. Jean Chamant, ministre des transports ; Antoine Courrière, rapporteur spécial ; François Schleiter, Roger Gaudon, Hector Viron, Louis Jung, Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Souquet.

Crédits des titres III, IV, V et VI. — MM. Hector Viron, Antoine Courrière. — Adoption.

III. — Marine marchande :

MM. Jean Bardol, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Léon David, Léon Rogé, André Monteil, Jean Chamant, ministre des transports ; Georges Portmann.

Suspension et reprise de la séance : MM. Marcel Lambert, André Armengaud, au nom de la commission des finances.

Présidence de M. Pierre Carous.

MM. le ministre, le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis.

Crédits des titres III et IV. — Adoption.

Crédits du titre V :

M. Léon David.

Adoption.

Crédits du titre VI. — Adoption.

Art. 74 : adoption.

II. — Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial.

Motion d'ordre : MM. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances ; le président.

MM. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Yves Estève, Marcel Martin, André Méric, Yvon Coudé du Foresto, André Aubry, Jean Colin, Louis Jung, Jean Chamant, ministre des transports ; Etienne Dally.

Crédits du titre III :

Amendements du Gouvernement. — MM. le ministre, le rapporteur spécial, le vice-président de la commission. — Adoption.

Adoption, modifiés.

Crédits des titres IV, V et VI. — Adoption.

Légion d'honneur et Ordre de la Libération :

MM. Yves Durand, rapporteur spécial ; Marcel Darou, Etienne Dally, René Capitant, garde des sceaux, ministre de la justice.

Adoption des crédits.

5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1395).

PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET,
vice-président.

La séance est ouverte à onze 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 1969

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 1969, adopté par l'Assemblée nationale [n° 39 et 40 (1968-1969)].

Transports.

I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports (I. services communs et transports terrestres).

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Mesdames, messieurs, mon rapport a été publié et distribué. Ceux de mes collègues qui ont bien voulu en prendre connaissance ont pu le faire et je ne resterai donc que très peu de temps à cette tribune, le temps de dire que la discussion d'un budget comme celui que j'ai eu mission de vous présenter ne comporte vraiment pas le caractère de sérieux qui devrait s'attacher à toute discussion budgétaire.

Les parlementaires, que ce soit ceux de l'Assemblée nationale ou ceux du Sénat, sont devenus les acteurs d'un véritable théâtre d'ombres. On a réduit les droits du Parlement et rendu difficile, sinon impossible, le contrôle budgétaire qui forme, à mon sens, l'essentiel de la mission parlementaire. La menace qui plane sur notre Maison rend notre contrôle plus éphémère et illusoire encore. Cependant nous avons eu jusqu'ici la possibilité de présenter des chiffres qui cadraient avec la réalité budgétaire.

Vous conviendrez, monsieur le ministre, comme vous, mes chers collègues, qu'en cette journée du 27 novembre, à la veille du jour où des coupes sombres vont être réalisées dans le budget de l'Etat, au lendemain du jour où deux milliards d'économies viennent déjà d'être décidées sans que personne puisse savoir sur quoi elle vont porter ni sur quoi porteront demain les nouvelles réductions de crédits, il n'est vraiment pas sérieux de discuter sur des documents budgétaires. C'est d'autant plus vrai que les crédits affectés à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. vont être frappés, si mes renseignements sont exacts — car nous écoutons la radio et nous lisons les journaux — en première ligne, et que les tarifs vont être considérablement augmentés. Cela rend, nous semble-t-il, toute discussion inutile sinon impossible.

De surcroît, vous ne connaissez pas plus que moi, monsieur le ministre, le montant des abattements dont vont être frappés les crédits que vous venez nous présenter. N'avons-nous pas lu avec une stupéfaction que je ne peux pas cacher, dans un journal qui est le fidèle reflet de la pensée gouvernementale, que les ministres, vous-même et vos collègues, aviez appris, comme tous les Français, par la radio, la décision du Président de la République concernant le maintien de la parité du franc ? C'est *Paris-Presse* que j'ai ici sous les yeux et qui titre sur toute la première page : « Les ministres aussi ont appris la nouvelle à la radio ».

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous soyez autrement informé des économies qui vont frapper les budgets de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., et que vous soyez associé aux décisions qui vont être prises. De toute façon, vous ne pourrez pas répondre aujourd'hui aux questions de caractère comptable et financier qui pourraient vous être posées. C'est pourquoi je ne développerai pas un rapport discuté par des ombres et portant sur un budget fantôme.

Cela dit, il sera sans doute permis à celui qui, pour la dernière fois peut-être, rapporte le budget de la S.N.C.F. qu'il contrôle depuis plus de dix ans, et avant de quitter cette tribune, de vous faire part de certaines observations et de vous rappeler, monsieur le ministre, que les économies figurant sur le papier ne s'inscrivent pas automatiquement dans les faits ; qu'elles ne doivent en aucune façon être réalisées à l'encontre des intérêts du personnel ni menacer la sécurité de l'emploi ; que les augmentations de tarifs font fuir la clientèle et n'apportent pas les satisfactions attendues ainsi qu'en témoignent les résultats des dernières augmentations de tarifs de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. ; que l'on ne saurait oublier que ces deux entreprises sont des services publics, ont un rôle social et économique incontestable et incompatible avec le leurre trop souvent évoqué à leur sujet de la vérité des prix ; que leur caractère économique et social interdit au Gouvernement de décider la fermeture massive de lignes trop légèrement et trop facilement envisagée, et que l'intérêt des populations desservies, en même temps que la sauvegarde des droits du personnel ne sauraient s'accommoder de décisions comptables que certains technocrates ont l'intention d'imposer aux transports terrestres dont vous avez la charge.

Cela dit, le Sénat fera le sort qu'il lui appartient d'apprécier au vote qu'il doit émettre sur un budget pratiquement inexistant. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs travées à droite.*)

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport que je vous présente au nom de la commission des affaires économiques et du plan concerne le budget des transports terrestres.

L'examen des dispositions budgétaires concernant ces transports prend cette année un caractère particulier. Pour la première fois, en effet, le Gouvernement que nous avons en vain alerté les autres années se préoccupe vivement du déficit de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., qui atteint un niveau difficilement acceptable. Nous allons tenter de montrer comment l'évolution des transports a produit cette situation et d'examiner les remèdes qui pourraient y être apportés.

En ce qui concerne l'évolution du trafic nous examinerons successivement le cas des voyageurs et celui des marchandises.

A propos du transport des voyageurs, il est d'usage de n'aborder que le problème du transport public des personnes, seul domaine dans lequel on dispose d'éléments statistiques valables et comparables. Mais nous devons rappeler cependant que les déplacements individuels l'emportent très largement sur les voyages par chemin de fer ou par autocars. Sur la base de la consommation des carburants, on peut estimer, en effet, le trafic particulier à 110 milliards de véhicules/kilomètres, ce qui représente pour un taux d'occupation de 1,6 un volume de 176 milliards de voyageurs/kilomètres : chiffre dont le taux de progression annuel se maintient depuis dix ans au niveau de 8 à 10 p. 100.

En ce qui concerne les transports publics, l'évolution est sensiblement différente suivant que l'on considère les transports par air, par fer ou par autocars et autobus.

Bien que le transport par air soit encore faible, dans la plupart des cas il devient sensible sur quelques relations radiales importantes telles que Paris—Nice : 50 p. 100 ; Paris—Lyon : 30 p. 100 ; Paris—Toulouse : 27 p. 100 ; Paris—Marseille : 25 p. 100.

Par ailleurs, le taux de croissance de cette activité se maintient au-dessus de 25 p. 100.

En dépit de cette concurrence naissante et de celle, sans aucune mesure, du transport individuel, le trafic ferroviaire de voyageurs a poursuivi son développement à un rythme qui s'est, il est vrai, sensiblement ralenti depuis cinq ans : plus 4 p. 100 de 1963 à 1968 contre plus 20 p. 100 de 1956 à 1963.

Par ailleurs, on constate une progression relativement plus rapide du trafic sur les réseaux de banlieue que sur les grandes lignes.

Quant au trafic routier par autocars et autobus, son analyse est plus complexe.

Pour des raisons sur lesquelles nous reviendrons mais qui peuvent se résumer à la concurrence des véhicules individuels et à la désertion des zones rurales, l'activité des services réguliers décroît de façon constante et leur trafic mesuré en kilomètres/car a baissé de 6 p. 100 de 1962 à 1966.

En revanche, l'évolution a été beaucoup plus favorable dans le domaine du ramassage scolaire et les services intéressés à cette activité ont vu leur trafic croître dans la même période de 202 p. 100 tandis que l'essor touristique favorisait également les services occasionnels : plus 35 p. 100.

Le développement général du trafic public routier de 1966 à 1967, soit 10 p. 100, recouvre donc des situations totalement différentes et ne doit pas nous dissimuler les difficultés que connaissent un grand nombre d'entreprises.

Quant aux perspectives d'évolution du trafic de voyageurs, il importe de considérer séparément le cas des transports interurbains de celui des déplacements à l'intérieur et à la périphérie des grandes agglomérations.

En ce qui concerne les liaisons de ville à ville, il est probable, sinon certain, que la voiture automobile particulière et l'avion sont appelés à prendre une place de plus en plus importante. On constate, d'ailleurs, que dans les pays hautement développés, une proportion très élevée des déplacements interurbains se fait en voiture individuelle, 92 p. 100, et en avion, 5 p. 100.

Les techniques nouvelles telles que turbotrain et aérotrain ou le moteur linéaire sont-elles appelées à renverser la tendance actuelle? Ce n'est pas impossible car ces procédés devraient permettre d'atteindre des vitesses élevées et de multiplier la fréquence des services, mais, on peut légitimement se demander ce qu'il en coûtera au pays sur le plan des investissements et aux usagers au regard des frais de fonctionnement, l'expérience nous conduit ayant à nous méfier des évaluations optimistes des techniciens.

Si l'on considère en effet les transports, à l'intérieur et autour des agglomérations, une première constatation s'impose, c'est l'importance du nombre des usagers concernés que l'on peut estimer, pour la France entière, à plus de 35 millions effectuant près de 3 milliards de déplacements annuels sur les seuls moyens de transport public, ce qui représente, dans ce domaine, 90 p. 100 du total.

C'est ainsi, par exemple, qu'on évalue à un million le nombre de véhicules franchissant chaque jour les limites de Paris.

On peut donc dire que 9 déplacements sur 10 entrepris en utilisant des moyens de transport individuels ou collectifs s'effectuent à l'intérieur des villes ou dans leur périphérie.

Quand on connaît, par ailleurs, les pertes de temps et d'argent ainsi que la fatigue qu'entraînent ces mouvements massifs de population, on conçoit l'intérêt primordial d'une application à ce domaine de techniques nouvelles permettant, les unes, un transport rapide et confortable de grandes quantités de voyageurs, et les autres, l'acheminement d'un nombre moins important de personnes mais avec des fréquences se rapprochant de celles du métro.

C'est à notre avis dans ce sens que le Gouvernement devrait orienter son effort d'investissement au lieu de tenter de soutenir une concurrence vaine et coûteuse avec l'automobile ou l'avion à moyenne et longue distance.

Le trafic de marchandises s'est accru de manière sensible au cours de la dernière décennie, passant de 79,3 milliards de tonnes/kilomètre en 1956 à 132,5 en 1967. Toutefois, le taux de progression, qui avait atteint près de 7 p. 100 en 1963, s'est ralenti notablement depuis et n'a pas dépassé 2,4 p. 100 en 1967.

Cependant, comme pour les voyageurs, cette évolution globale apparaît très différente suivant les modes de transport, l'essentiel des progrès réalisés étant imputable au seul trafic routier dont le taux de progression s'est maintenu au-dessus de 10 p. 100 jusqu'en 1966 et a encore atteint 8 p. 100 en 1967.

Au contraire, la progression du rail, déjà inférieure à 3 p. 100 dès 1962, a fait place depuis 1964 à une légère régression. Enfin, le trafic fluvial a amélioré lentement ses résultats à un rythme annuel de l'ordre de 1 p. 100.

Cette évolution divergente a sensiblement modifié la répartition de trafic entre les trois modes de transport.

C'est ainsi que, de 1956 à 1967, la part du rail a baissé de 63 p. 100 à 47 p. 100 tandis que celle de la route progressait de 25 à 42 p. 100. D'après M. Ruais devant l'Assemblée nationale, le trafic routier devrait, l'an prochain, dépasser celui du rail.

Toujours en ce qui concerne la route, il est intéressant de noter que le transport public a progressé notablement plus vite que le transport privé pour compte propre et que, d'ailleurs, le transport à plus de 150 kilomètres s'est développé deux fois plus vite que celui effectué à courte distance.

On observe cependant depuis plusieurs années un renversement de cette tendance et une augmentation relativement plus rapide du transport pour compte propre notamment à grande distance.

On nous permettra, tout d'abord, de rappeler le décalage très important entre les prévisions du Plan et les résultats constatés, décalage déjà signalé l'an dernier.

Nous noterons, d'ailleurs, que pour tenir compte de ces erreurs d'appréciation les nouveaux objectifs suivants ont été établis pour 1973 : voie d'eau, 14,3 milliards de tonnes/kilomètre ; S. N. C. F. (marchandises), 70 milliards de tonnes/kilomètre ; route (à plus de 50 kilomètres), 66 milliards de tonnes/kilomètre ; oléoduc, 16,8 milliards de tonnes/kilomètre.

Cela dit, il est devenu habituel, au moins dans certains milieux, d'imputer le ralentissement de l'activité ferroviaire de marchandises à la seule concurrence de la route qui pratiquerait une sorte de dumping tarifaire et un écrémage du trafic en profitant des obligations de service public du rail.

Nous ne saurions nier naturellement l'importance de la concurrence routière mais nous pensons que l'évolution actuelle — qui

se manifeste d'ailleurs dans tous les pays — à des causes plus profondes qui jouent au détriment du chemin de fer en faveur du trafic routier.

Ces éléments tiennent tant à la nature des produits transportés qu'à la modification des implantations industrielles et au renchérissement considérable des frais annexes du transport.

Il est bien certain, par ailleurs, que la modification des implantations industrielles et leur relative décentralisation ont défavorisé le rail dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire, liée au sol, ne peut facilement s'adapter à cette nouvelle restructuration et où les usines nouvelles, souvent de dimensions peu importantes, ont trouvé meilleur compte à recourir au transport routier. Quant aux industries importantes, on constate, en revanche, que leurs exploitants se tournent davantage que dans le passé vers la voie d'eau à grand gabarit. Le chemin de fer se trouve « encadré », en quelque sorte, par les transporteurs légers et les transporteurs « lourds ».

Enfin, troisième élément, et non des moindres : une meilleure appréciation par les usagers du coût d'acheminement dit « porte-à-porte » les a conduits à tenir compte au plus juste en dehors du prix de transport, de nombreux éléments complémentaires tels que frais de chargement, de déchargement, emballage, assurances, etc., dont le coût, en accroissement constant et beaucoup plus rapide que celui des tarifs marchandises, dépasse souvent celui du transport proprement dit.

Compte tenu de ces facteurs, nous estimons donc que la S. N. C. F. devrait poursuivre ou développer ses efforts sur les principaux points suivants : amélioration du régime des transports de marchandises par la généralisation des trains rapides « tout fret » se déplaçant à des vitesses comparables à celles des rapides « voyageurs » ; construction d'installations permettant la manutention économique et rapide de charges unitaires lourdes (5 à 20 tonnes) et de « containers », objectifs à atteindre soit par l'aménagement des gares existantes soit, de préférence, par la réalisation de gares de fret nouvelles ; mise en service de wagons adaptés au même objet (toit escamotable, plates-formes « containers », etc.) ; association avec les transporteurs routiers spécialisés dans les techniques rail-route ; sur le plan des structures internes de la société, développement du secteur commercial et des activités correspondantes, débouché offert aux échelons les plus élevés de la hiérarchie au personnel de formation commerciale et recrutement possible à tous niveaux de personnalités ayant fait leurs preuves dans le secteur privé.

Nous sommes bien conscients du fait que la réalisation d'un tel programme et, en particulier le dernier point de celui-ci, demandera à notre société nationale un effort important de reconversion, mais nous estimons qu'un rétablissement de la situation de la S. N. C. F. ne saurait être obtenu sans une progression du tonnage transporté et une revalorisation du fret, élément essentiel de ses recettes.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, notre foi dans l'avenir du rail est beaucoup plus conditionnée par une modification de son attitude commerciale que par une amélioration de ses techniques. Nous n'ignorons pas qu'une telle opinion se heurte aux vues de nombreux techniciens, mais nous livrons à leur appréciation les chiffres suivants extraits du rapport publié récemment par la direction générale des douanes et concernant les tonnages transportés, respectivement, par chacun des modes de transport entre les principaux ports français et les différentes régions de l'intérieur.

En ce qui concerne les échanges entre la région parisienne et le port de Marseille, la part du rail est tombée à 15 p. 100 en 1967, et la route assume actuellement plus de 80 p. 100 du trafic entre Lyon et Marseille.

En ce qui concerne les indemnités compensatrices, les contributions financières et la subvention d'équilibre accordée à la S. N. C. F., nous constatons que leur montant total est passé de 4.551 millions en 1967 à 5.602 millions en 1968 dont 2.565 millions pour la subvention d'équilibre proprement dite.

Quant aux indications fournies pour 1969, il convient de les apprécier non par rapport aux résultats escomptés pour 1968, mais par comparaison avec ceux inscrits à la loi de finances de 1968. Considérés de ce point de vue, les chiffres prévus sont en majoration de 253 millions de francs pour les contributions à l'infrastructure et aux retraites et de 967 millions de francs pour le déficit.

La détérioration financière constatée de 1967 à 1968 résulte, en grande partie, des événements de mai qui ont entraîné une perte de recettes d'environ 527 millions de francs, dont 479 de recettes de trafic, et un relèvement des charges salariales de 445 millions de francs auquel s'ajoute une augmentation des dépenses générales de 85 millions de francs due au renchérissement des matières.

Si l'on déduit de ces 1.057 millions de francs les 180 millions de francs provenant des économies réalisées et de l'accroissement de l'aide de l'Etat, on peut estimer à 877 millions de francs la répercussion financière de ces événements pour notre société nationale.

Si l'on peut espérer que le trafic retrouvera, en 1969, un niveau normal, il ne faut pas se dissimuler que les charges salariales et de retraite subiront, au cours de l'année prochaine, une majoration plus importante encore, l'incidence des accords de Grenelle jouant cette fois sur douze mois au lieu de sept.

Vous trouverez par ailleurs dans mon rapport écrit les renseignements concernant le bilan de la S. N. C. F. en 1967 et en 1968.

L'analyse de ces chiffres montre, en particulier, que l'aggravation du déficit provient essentiellement de charges patronales plus importantes et des dépenses administratives qui s'accroissent à elles seules de 1.770 millions de francs.

En ce qui concerne la convention de 1937, votre commission, qui n'a cessé de souligner l'urgence d'une révision de la convention liant l'Etat à la S. N. C. F., se félicite que la question soit maintenant sérieusement envisagée par le Gouvernement.

Après avoir rappelé sommairement les dispositions principales de cette convention, nous allons donc tenter de résumer les grandes lignes de la réforme à l'étude, non sans insister sur la nécessité de situer le problème dans le cadre général de la coordination des transports.

Il n'est pas inutile de souligner que le texte élaboré à cette époque mettait plus spécialement l'accent sur la notion de service public avec les avantages et les inconvénients qui en découlent, que sur la fonction commerciale et les préoccupations de rentabilité.

Les avenants apportés par la suite à la rédaction primitive n'ont pas entraîné sur ce point de modifications fondamentales.

On peut, dans ces conditions, analyser le texte de la convention en soulignant ses aspects restrictifs — liés aux obligations de service public — et positifs relatifs aux diverses contributions de l'Etat.

Dans la première catégorie de dispositions, nous retiendrons principalement l'obligation de transporter et celle de soumettre ses tarifs à l'agrément du Gouvernement. Dans la seconde, se situent les engagements financiers de l'Etat concernant la participation à 60 p. 100 aux dépenses d'entretien de l'infrastructure, la prise en charge des dépenses anormales de retraite, le remboursement des pertes de recettes occasionnées, d'une part, par des réductions tarifaires statutairement imposées à certaines catégories de personnes (familles nombreuses, militaires), et, d'autre part, par le refus opposé par le Gouvernement de consentir des majorations de tarif reconnues commercialement indispensables mais jugées économiquement inacceptables.

Enfin, le Gouvernement s'engage, au cas où, en dépit des mesures prises, le budget de la société apparaîtrait déficitaire, à verser une subvention d'équilibre qui sera portée au compte de profits et pertes.

Quelles que soient les opinions des uns et des autres, c'est un fait incontestable et reconnu par tous que les dispositions de cette convention ne correspondent plus aux objectifs qu'elle s'était fixés dans le climat concurrentiel qui s'est développé aujourd'hui dans le domaine des transports, qu'il s'agisse de la route, de la voie d'eau, des oléoducs ou de l'avion.

Il est bien certain que la situation que nous venons d'évoquer conduit, tout d'abord, à revoir le problème des obligations et charges respectives des différents modes de transport et, sur ce point, il faut reconnaître que les tenants des chemins de fer possèdent un excellent dossier. Qu'il s'agisse, en effet, des fluviaux ou des routiers, ceux-ci, d'une part, sont affranchis de toute obligation de transporter et, d'autre part, ne supportent pas directement les charges relatives à l'infrastructure qu'ils utilisent.

Encore que l'argument concernant l'infrastructure ne tienne pas compte de l'énorme charge fiscale qui pèse sur les utilisateurs de la route, il faut reconnaître qu'il conserve toute sa valeur pour le secteur fluvial et que les transporteurs publics routiers ne paient qu'une partie des taxes sur les carburants, la plus grande partie étant acquittée par les véhicules de tourisme.

Quelles que soient, d'ailleurs, les évaluations toujours contestables qui pourront être faites en ce domaine, nous pensons qu'en raison de la situation financière actuelle de la S.N.C.F., un effort devra être fait allant vers une prise en charge plus importante, voire totale, des dépenses d'infrastructure, mesure qui se traduirait, dans l'état actuel des choses, par un supplément de recettes, de l'ordre de 450 millions de francs. On pourrait envisager également une aide gouvernementale pour les opérations de modernisation intéressant notamment les lignes de banlieue.

En ce qui concerne les charges anormales de retraite, il résulte également, des études faites par comparaison avec les entreprises du secteur privé, que la contribution de l'Etat pourrait être sensiblement augmentée, voire doublée, et l'adoption d'une telle décision apporterait à la Société près de 500 millions de recettes nouvelles.

Une telle normalisation des charges soulagerait donc le budget de la S.N.C.F. de plus d'un milliard de francs et ramènerait son déficit proprement dit à 1.500 millions de francs.

Mais l'importance de ce chiffre montre l'insuffisance de telles mesures et la nécessité de repenser le problème dans l'optique plus vaste d'une concurrence raisonnable des différents modes de transport. Et cela nous conduit à examiner l'aspect positif de la réforme à envisager portant sur la liberté commerciale qui pourra être laissée à la S.N.C.F.

Il y a quelques années déjà, votre commission, consciente des problèmes différents que posait à la S.N.C.F. l'exploitation respective des lignes secondaires et des grandes liaisons, avait suggéré que soit créé un double secteur, l'un sur lequel la S.N.C.F. exploiterait sans subvention mais avec pleine liberté tarifaire, l'autre subventionné mais soumis aux obligations de service public. Cette formule, dont nous ne méconnaissons pas les inconvénients, semble cependant inspirer, sous de nombreuses réserves, certains projets gouvernementaux.

Nous noterons, à ce sujet, l'intention manifestée par le Gouvernement d'autoriser la fermeture d'un kilométrage relativement important de lignes secondaires — 1.500 kilomètres à court terme, 5.000 à long terme — et les engagements qu'il a pris quant à l'organisation de services routiers de remplacement.

Vous trouverez ensuite dans mon rapport écrit des renseignements complets concernant l'infrastructure et le matériel ferroviaire. On notera à ce propos les efforts entrepris par la S.N.C.F. pour s'adapter aux nouvelles techniques de transport de marchandises permettant en particulier une collaboration pratique et efficace avec les transports routiers.

Nous en arrivons maintenant à l'examen de la situation de la R.A.T.P. Si la S.N.C.F. ne dispose plus, nous l'avons vu, d'une situation privilégiée et dominante sur les liaisons à moyenne et longue distance, il n'est pas de même de la R.A.T.P. qui joue un rôle primordial dans le transport des personnes à Paris et dans sa proche banlieue. On peut regretter d'ailleurs que la Régie n'ait pas été en mesure de développer son infrastructure et ses moyens automobiles à mesure que s'étendait l'agglomération parisienne et ce retard explique, en grande partie, que de nombreux usagers, contraints d'emprunter des moyens individuels de transport, contribuent ainsi à l'encombrement toujours plus grand du cœur de la capitale.

Ces observations faites, nous notons, comme pour la S. N. C. F., une dégradation continue et inquiétante de la situation financière de la Régie dont le déficit est passé de 689 millions de francs en 1967 à 813 millions de francs en 1968 et atteindra, si on maintient les tarifs au niveau actuel, 1.052 millions de francs en 1969.

En analysant les principaux postes de dépenses, on constate toutefois que, si la R. A. T. P. a reçu 689 millions de francs en 1967, elle a versé en contrepartie, sous forme d'impôts et de taxes, près de 200 millions de francs.

Ces résultats sont d'autant plus inquiétants que, depuis plusieurs années, en rapprochant ces chiffres de ceux de 1966, on remarque une baisse de trafic affectant aussi bien le métro que les autobus. Seule la ligne de Sceaux accuse un léger progrès.

Il semble que cette réduction soit due davantage à la généralisation de la journée continue qu'à la concurrence de moyens de transports individuels, bien qu'il soit difficile d'établir sur ce point des statistiques précises.

Rappelons aussi que cette évolution, qui se manifeste lentement depuis dix ans, n'apporte guère de satisfaction aux usagers car le coefficient de saturation atteint le maximum aux heures de pointe du matin et surtout du soir. Seul un aménagement des horaires dont nous souhaiterions voir les services publics donner l'exemple pourrait améliorer cette situation.

En ce qui concerne l'exercice 1968, l'activité de la R. A. T. P. s'est naturellement ressentie de façon sensible des troubles sociaux de mai et juin 1968 et la baisse de trafic, notable sur le réseau ferré, a été très sensible sur les lignes de surface.

En revanche, il semble que le relèvement des tarifs ait continué à peser sur l'évolution du trafic des autobus, qui reste en retrait sur celui de 1967. C'est un élément dont il conviendra de tenir compte avant d'envisager de nouveaux aménagements tarifaires.

A ce propos, votre commission rappelle la différence qui existe entre la situation des transports publics de voyageurs à Paris et en province. En effet, monsieur le ministre, à Marseille, Lyon, Bordeaux, Toulouse ou Lille, par exemple, les transports publics doivent équilibrer leur gestion et les tarifs sont établis en conséquence.

Nous constatons d'ailleurs qu'ils sont notablement plus élevés dans ces villes que dans la capitale. Un exemple : un franc à Lyon pour effectuer n'importe quel trajet. Au contraire, à Paris, non seulement les tarifs sont maintenus au-dessous du niveau de rentabilité, 60 centimes actuellement au lieu de 104, mais 70 p. 100 du déficit est payé par l'ensemble des contribu-

bles français. Les citadins provinciaux paient donc deux fois : une première fois leur transport urbain — d'ailleurs plus cher — une seconde fois, par l'impôt, le transport parisien. Il nous apparaît donc que la répartition des charges devrait être modifiée ou qu'une aide comparable devrait être accordée aux grands centres de province.

Avant de conclure ce rapport, vous me permettez, monsieur le ministre, de vous demander vos intentions concernant l'application des techniques nouvelles, telles que l'aéro-train, le turbo-train ou le moteur linéaire, aux liaisons à courte ou moyenne distance. On parle notamment avec insistance de la construction d'une ligne nouvelle Paris—Lyon où des vitesses de 300 kilomètres à l'heure pourraient être réalisées. Pensez-vous que de tels investissements, qui n'auraient d'intérêt que pour les seuls voyageurs, soient opportuns et rentables dans l'état actuel de nos finances ?

Quelle formule envisagez-vous par ailleurs pour la desserte des banlieues proches, qui sont de plus en plus mal reliées au centre ?

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1969, adoptées par l'Assemblée nationale, et concernant les transports terrestres. (*Applaudissements.*)

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

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les problèmes posés par la R. A. T. P. ont fait l'objet d'un débat dans cette Assemblée la semaine dernière et notre collègue Fernand Lefort a exprimé à cette occasion les causes des difficultés et les propositions du parti communiste français devant une telle situation. Je me bornerai donc à quelques remarques essentielles et aux solutions qui demeurent la clé sans laquelle les meilleures intentions du monde — si elles existaient — ne resteraient que des vœux pieux, sans stopper pour autant la dégradation accentuée de ce service public.

Une première notion s'impose. La R. A. T. P. est un service public, c'est-à-dire qu'elle doit transporter pour un coût avantageux, dans un temps restreint et dans des conditions confortables, les millions d'habitants de la région parisienne. Là est le but de ce service public. On voit là tout ce que comporte cette notion, qui est la raison d'être de la Régie ! Qu'en est-il en réalité ?

Il apparaît que, malgré quelques efforts non négligeables, malheureusement très insuffisants et trop tardifs pour des raisons financières, la R. A. T. P. n'est pas adaptée aux exigences actuelles. Tout le monde le reconnaît d'ailleurs.

Premièrement, la R. A. T. P. est partie intégrante de la vie de la région parisienne. Elle apporte une contribution éminente à l'activité économique en permettant de faire parvenir à domicile la main-d'œuvre des entreprises industrielles et commerciales.

Deuxièmement, comme tout service public, elle est placée sous l'autorité de l'Etat, et celui-ci a pour devoir de faire en sorte qu'elle joue toujours mieux son rôle.

Or, que constatons-nous ? Tout d'abord les entreprises, qui bénéficient au premier chef de ce service public, ne paient aucune redevance ; celle-ci fut supprimée en 1959. N'est-ce pas logique pour un pouvoir qui en toutes occasions allège les impôts des sociétés capitalistes, leur fait de multiples cadeaux, tandis qu'il réserve ses rigueurs aux travailleurs et à la population laborieuse, qui doivent en faire les frais ?

M. Léon David. Très bien !

M. Guy Schmaus. Nous constatons ensuite que l'Etat ne fait pas face à ses devoirs en la matière. Ce service, nous en convenons, pose des problèmes complexes d'adaptation aux besoins nouveaux de l'agglomération parisienne, de modernisation et d'extension devant les menaces d'asphyxie de la circulation, mais l'orientation prise va à l'encontre des véritables solutions.

En juillet 1967, les tarifs ont été augmentés pour approcher l'équilibre financier. En réalité, s'il est entré davantage de fonds dans les caisses de la R. A. T. P., par contre les résultats d'exploitation, sur le réseau routier de banlieue par exemple, font apparaître une diminution du nombre de voyageurs de 21,4 p. 100, diminution due en grande partie à l'augmentation des tarifs, puisque le nombre de kilomètres-voiture n'accusait qu'une baisse de 6,5 p. 100 seulement. Il est évident, par conséquent, que nombreux sont ceux qui ont trouvé plus d'intérêt à l'utilisation des transports individuels, provoquant ainsi un nouvel accroissement de la circulation que tout le monde déplore.

Dans le budget pour 1969, on s'oriente vers une diminution importante des dépenses nécessaires au fonctionnement de la R. A. T. P., ce qui doit conduire à supprimer un certain nombre de lignes ou de tronçons de lignes sur le réseau de surface et, pour ce qui concerne le réseau ferré, entre autres choses, à fermer des accès et à diminuer le nombre des trains les samedis et les dimanches. On envisage aussi de réduire l'annuité de renouvellement, pourtant si nécessaire à l'amélioration des services rendus aux usagers, d'augmenter les charges d'emprunt,

de diminuer les dépenses d'entretien et les provisions pour imprévus. Toutes ces mesures ont été désapprouvées unanimement par les administrateurs de la régie représentant le personnel, car elles mettent en cause la notion de service public.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que ce budget est en contradiction avec votre mot d'ordre de « priorité aux transports en commun », surtout lorsqu'il est question de supprimer un million de kilomètres-voiture selon les propositions de la commission Perrin-Pelletier ?

Il est évident qu'un tel budget va retarder les projets en cours concernant, par exemple, le prolongement des lignes de métro, différer les commandes de matériel, autrement dit la situation va continuer de s'aggraver, surtout pour ce qui concerne le réseau de surface.

Après le réseau express régional, dont on se demande si les prévisions seront réalisées, le prolongement de la ligne n° 5 jusqu'à Orly semble être la seule grande prévision précise du VI^e Plan. Est-il vrai, monsieur le ministre, que les autres projets seront retardés ?

La remarquable opération « carte blanche » effectuée l'automne dernier auprès de 850.000 voyageurs fait apparaître les insuffisances et la nécessité de modifier et, surtout, d'étendre le réseau souterrain sachant que la région parisienne comptera près de 15 millions d'habitants en l'an 2000.

Le nord de Paris est particulièrement mal pourvu et rien n'est prévu dans les années à venir. A ce propos, le mécontentement des usagers grandit. Par exemple, aux heures de pointe, il faut souvent près d'une heure pour parcourir moins de deux kilomètres de la porte de Clichy au pont de Clichy. Un projet vieux de quarante ans existe concernant le prolongement de la ligne de métro n° 13. Dans votre réponse, monsieur le ministre, à M. Etienne Fajon, en date du 9 mars 1967, vous indiquiez : « J'ai l'honneur de vous informer que ce prolongement fait partie d'un ensemble d'opérations prévues au V^e Plan dont l'ordre de priorité reste à déterminer, compte tenu de l'enveloppe financière en fonction de leur urgence respective... La difficulté n'est pas d'ordre financier, les crédits nécessaires ayant été mis à la disposition de la R. A. T. P. Elle tient à la difficulté de reclasser certains expropriés... Toute diligence est faite néanmoins pour aboutir et obtenir le dégageant des entreprises dans les meilleurs délais ».

Cela fait plus d'un an et demi et rien ne semble avoir avancé ! Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, quand les habitants de Clichy et des communes d'Asnières et de Gennevilliers bénéficieront du métro ?

J'ajoute que, le 2 décembre prochain, fonctionnera une nouvelle faculté située à proximité du pont de Clichy groupant trois mille étudiants. Une nouvelle faculté ouvrira également à Asnières. A-t-on prévu des moyens de transport supplémentaires ? Nous n'en avons pas connaissance. Il s'agit, bien entendu, d'un exemple parmi tant d'autres.

Mais revenons au budget de 1969. Loin de s'orienter vers une amélioration de la situation, il l'aggraverait. Il sera plus lourd pour les collectivités locales et les conditions de transport seront encore plus défectueuses pendant que l'on aura vraisemblablement recours à de nouvelles augmentations de tarifs. Voulez-vous nous répondre à ce sujet, monsieur le ministre ?

Des solutions existent pour ce qui concerne la R. A. T. P. et nous les avons formulées. Je les rappelle succinctement. Nous demandons : premièrement, la réduction des taxes et impôts, qui représentent environ 20 p. 100 du budget de la régie ; deuxièmement, que la R. A. T. P. paie le courant électrique au prix de revient E. D. F. exonéré de la T. V. A. ; troisièmement, que les charges d'emprunt soient réduites et qu'elle bénéficie d'emprunts à long terme — cinquante ans — et à faible taux d'intérêt, car actuellement les emprunts auprès des compagnies d'assurance sont remboursables en quinze ans au taux de 10,40 p. 100 ; quatrièmement, que soit rétablie la taxe versée à la R. A. T. P. par les entreprises industrielles et commerciales occupant plus de cent salariés, proportionnellement à leur importance ; cinquièmement, le maintien intégral de tous les avantages acquis par la grève ainsi que le respect des engagements pris.

Toutes les mesures que nous préconisons sont dictées par le bon sens. Elles permettraient à la fois d'équilibrer le budget de la R. A. T. P. et de satisfaire les besoins accrus de bons transports en commun dans notre région parisienne dont vous avez si bien dit qu'ils étaient une priorité. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Pierre Mailhe. Monsieur le ministre, mes chers collègues, si je me suis inscrit dans la discussion, c'est parce que j'ai pensé, d'un côté, que par voie d'amendement le résultat pratique n'en aurait pas été modifié, d'un autre côté, que la question que je vais vous poser ferait l'objet de votre part d'une réponse.

Il s'agit, en effet, d'un problème qui n'atteint pas les mêmes hauteurs que ceux développés voici quelques instants par MM. les rapporteurs et par l'orateur qui m'a précédé à cette

tribune. Plus modestement et en quelques minutes je veux vous entretenir des lignes secondaires qui connaissent, soit en décision préalable, soit en intention, quelques vicissitudes.

Si je comprends bien, vos services, monsieur le ministre, ont commencé à proposer une suppression globale de 5.000 kilomètres de lignes secondaires, revenant par la suite, plus modestement ou plus libéralement, à 1.500 kilomètres. Je veux espérer que la décision qui portait sur 5.000 kilomètres était à la fois techniquement et budgétairement valable.

Comment interpréter cette seconde décision aux termes de laquelle vous réduisez libéralement le chiffre initial à un kilométrage très inférieur ? Mais ce kilométrage très inférieur, cette réduction apparemment très importante, laissent, vous vous en doutez bien, subsister de très grosses inquiétudes chez les intéressés, qui ne font pas très exactement le départ des intentions, des volontés qui ont présidé auparavant à la suppression des 5.000 kilomètres pour — à la suite peut-être de certaines interventions, certaines observations — tomber à un chiffre beaucoup plus bas.

Ceux qui se considèrent comme concernés par ce chiffre minimum sont en droit de constater que votre ministère prend une décision à caractère que je me permettrai d'appeler autoritaire et en tout cas peut-être sans examen préalable et sans les consultations nécessaires. En effet, humainement, l'intéressé, quel que soit le problème d'ailleurs, préfère que l'administration aille au fond des choses et se rapproche très près de lui avant de prendre une décision qui s'imposera et qui aura force de loi. Je ne dis pas que ce n'est que cela la participation, je ne dis pas que ce n'est que cela le dialogue, c'est évident, mais les cas particuliers que je connais — et c'est peut-être aussi le mien — m'inclinent à penser que vos services sont disposés à supprimer telle ligne d'intérêt local alors que vraisemblablement certaines procédures qui avaient été arrêtées dans cette assemblée il y a peu de temps n'avaient pas été suivies au préalable.

C'est ainsi, monsieur le ministre — je me permets respectueusement de vous le rappeler — que celui des secrétaires d'Etat qui était à votre place il y a environ un an promettait au Sénat qu'aucune décision ne serait prise par votre ministère sans consultation préalable des collectivités locales intéressées. J'avais entendu ce propos avec plaisir.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Mailhe. Je vous en prie.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous remercie de bien vouloir me laisser vous interrompre. Je voudrais vous dire à ce sujet, me réservant d'ailleurs d'y revenir, que pour ce qui relève de ma propre gestion et s'agissant des procédures lancées qui nous sont imposées par la loi en vue de la fermeture de certaines lignes secondaires, j'ai, à partir du mois de décembre de l'année dernière jusqu'au mois de mars de cette année, consulté les représentants élus à la fois sur le plan national et sur le plan régional sur les projets auxquels vous venez de faire allusion. Les préfets, en même temps que les députés, les sénateurs et les représentants des conseils généraux ont été convoqués par mes soins. C'est moi-même qui, pour chaque cas considéré, ai pris la peine de les recevoir et de leur expliquer dans quelles conditions seraient réalisés les projets en cause. Je dis simplement, étant donné l'initiative personnelle que j'ai prise, qu'il ne m'apparaît pas qu'un reproche sur ce point puisse m'être fait.

M. Pierre Mailhe. En vérité, vous ne m'avez pas donné le temps, après un début dont je conviens qu'il fut critique, de vous remercier de la courtoisie habituelle que vous avez apportée à me recevoir personnellement en compagnie des autres parlementaires des Hautes-Pyrénées — c'était également l'an dernier — entretien à l'issue duquel vous nous avez donné l'assurance — et peut-être ne pouviez vous faire davantage — qu'aucune mesure ne serait prise par voie d'autorité. Il ne me déplaît pas de rappeler cet entretien, mais aussi la promesse que vous aviez faite. Si, à l'instant même, j'ai rappelé ce que disait à votre banc, l'an dernier, M. Bettencourt, c'est parce que, en dépit des consultations auxquelles vous avez vous-même procédé, j'ai tout de même le regret de vous dire que, dans certains cas particuliers — peut-être, le temps vous a-t-il manqué — la consultation préalable annoncée au Sénat n'est pas intervenue en toutes circonstances.

J'ai dans mon dossier quatre-vingt-sept délibérations de conseils municipaux intéressés par la ligne dont il s'agit. Ces délibérations ont eu un caractère spontané et n'ont pas été provoquées par l'autorité de tutelle ou par votre administration. Je serais heureux, monsieur le ministre, si je pouvais déduire de cette non-consultation préalable que cette ligne ne sera point touchée. Mon propos n'aurait alors plus d'intérêt. Je conviens volontiers que vous ne pouvez *ex abrupto* m'apporter une réponse définitive, s'agissant d'un cas particulier.

Rejoignant en cela le propos que vous teniez il y a quelques instants et s'agissant des consultations ouvertes par vous auprès de ce que vous appelez « les responsables locaux et régionaux », je me permets de vous faire une suggestion, sur laquelle d'ailleurs nos points de vue se rejoindront. Ces lignes d'intérêt local, vues de Paris, peuvent, dans une très large proportion, ne répondre qu'à un souci d'ordre strictement pécuniaire, budgétaire, et de là certaine propension, en dépit même d'un souci de consultation, à donner un coup de plume, à rayer telle ou telle ligne, alors que peut-être d'autres facteurs plus humains devraient présider à une telle mesure.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, puisque votre gouvernement et — je crois pouvoir dire la France tout entière — s'orientent vers la constitution des régions, vers le transfert à ces régions de missions qui jusqu'à présent n'appartenaient qu'à l'administration centrale, qu'il serait peut-être opportun, avant de prendre une mesure rapide, mais sévère aussi et qui lèsera peut-être beaucoup d'intérêts locaux, d'attendre quelques mois, pour laisser aux futures régions le soin de juger elles-mêmes de la nécessité de maintenir ou de supprimer telle ligne d'intérêt local ?

Ce serait là, sur un plan essentiellement pratique, l'occasion de laisser les régions prendre leurs propres responsabilités. Un transfert de compétences et de responsabilités entraînera, qu'on le veuille ou non, un transfert de charges pécuniaires, voire fiscales. Or, les régions concernées par les lignes d'intérêt local — vous le savez bien, monsieur le ministre — ce sont des régions assez peu développées et non les grandes régions industrielles comme la région parisienne ; ce sont ces régions du Sud-Ouest, du Centre, sans doute aussi de l'Est ou des Alpes, qui sont intéressées par ces petites lignes, lesquelles, d'une manière générale d'ailleurs, desservent des vallées à caractère touristique ou climatique, des stations d'hiver et de ski.

Monsieur le ministre, je crois que cette mission devrait être normalement confiée à la future région, le meilleur juge, sans que, bien entendu, je veuille déprécier la qualité de vos services. Ce serait là une excellente occasion de laisser les régions respectives en face de leurs responsabilités, en face même, le cas échéant, de décisions financières, budgétaires ou fiscales.

Telle est, monsieur le ministre, la suggestion que je voulais vous présenter dans le cadre de la discussion de votre budget. J'ai le sentiment, pour conclure, que les populations seraient sensibles au geste libéral, au geste humain que ferait le Gouvernement à cet égard. Les populations concernées auraient ainsi le sentiment qu'elles ne sont pas victimes de ceux que l'on appelle, parfois à tort, « les technocrates », et de leur raisonnement : puisqu'il nous faut tant d'économies, nous supprimons tant de kilomètres de lignes. C'est un raisonnement que l'individu ne peut pas toujours accepter. On parle de faire descendre les responsabilités au plus bas de l'échelle. On veut déconcentrer et décentraliser. Monsieur le ministre, laissez donc certains pouvoirs à la future région. Votre budget n'en serait pas compromis en dépit même des décisions qui ont été récemment prises. Vous avez dû être invité à faire des économies très sérieuses et à obtenir des réductions très sensibles de crédits. Vous pensez bien que le pays tout entier ne reste pas étranger à la nouvelle politique financière et budgétaire que le Gouvernement entend suivre. Mais ce n'est pas une raison pour que cet effort fasse obstacle à des discussions de bon sens.

Monsieur le ministre, plutôt que de faire mal, et peut-être dans des conditions qui ne sont pas suffisamment mûries, suffisamment concertées, je vous demande ce sursis pour permettre à ceux dont le Gouvernement tout entier veut faire de futurs responsables locaux de prendre leurs responsabilités, avec toutes les incidences que cela comporte. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports terrestres soumis à notre discussion appelle plusieurs remarques.

En ce qui nous concerne, nous allons donner notre opinion sur un problème d'une grande importance, celui de la S. N. C. F. Plusieurs raisons nous y incitent. L'une d'entre elles retient l'attention de notre assemblée : c'est le déficit de la S. N. C. F. Une autre, découlant de la crise monétaire, a amené le Gouvernement, devant la nécessité de réduire le découvert financier, à se tourner non pas vers les principaux responsables, les spéculateurs, mais, entre autres, vers les entreprises nationalisées.

Puisque déficit il y a, il convient d'en rechercher les causes réelles et d'y porter remède. Faut-il apporter des réformes à cette entreprise nationale ? Nous en sommes partisans ; encore faut-il en connaître le contenu.

À l'Assemblée nationale, vous avez souhaité, monsieur le ministre, qu'un débat s'instaure sur la réforme envisagée. Vous n'ignorez pas que les organisations syndicales de cheminots de leur côté ont aussi demandé ce débat au sein des réunions tripartites auxquelles elles participent. Elles y sont intéressées.

La situation des transports en France est loin d'être satisfaisante. Son évolution récente fait apparaître un développement

souvent malsain et coûteux pour le pays du transport routier de marchandises à longue distance accompagné d'une stagnation, voire d'une régression des autres formes et, parallèlement, une aggravation désastreuse du déficit de la S. N. C. F. provenant, pour l'essentiel, du trafic marchandises, ce qui est également fort coûteux pour le pays.

Il semble que les pouvoirs publics soient conscients des dangers d'un régime concurrentiel dans les transports, bien qu'on préconise la normalisation de la concurrence, l'organisation du marché, l'égalisation des conditions de départ.

Nous ne nous faisons aucune illusion sur une prétendue « organisation de la saine concurrence » dans cette économie dirigée par les monopoles capitalistes car, pour eux, une seule loi existe : celle du profit. L'intérêt national n'est pas leur souci prédominant ; nous venons encore de le constater avec l'exportation des capitaux.

Les cheminots sont très inquiets après avoir pris connaissance de certaines informations concernant les travaux préparatoires à la révision de la convention liant la S. N. C. F. à l'Etat parallèlement à l'octroi d'une plus large autonomie de gestion, sur le principe de laquelle nous ne sommes pas en désaccord, à la condition que celle-ci soit démocratiquement assurée par une participation réelle des représentants du personnel et des usagers à l'élaboration et au contrôle des décisions.

Est-il exact, monsieur le ministre, que le Gouvernement envisagerait notamment, d'ici à 1974, de fermer 22.000 kilomètres de lignes de service omnibus de voyageurs ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je peux vous répondre tout de suite que c'est une information dénuée de tout fondement.

M. Roger Gaudon. Monsieur le ministre, nous en prenons acte. L'intérêt du pays exige que cette entreprise nationale soit, non pas démantelée, mais défendue et qu'elle conserve son rôle de transport public au service de la nation. Nous sommes partisans d'une gestion équilibrée de la S. N. C. F. Il existe, dans cette entreprise, trois grandes catégories de trafic : les voyageurs grandes lignes, les voyageurs banlieue et les marchandises.

Le premier est peu ou pas déficitaire, selon les années. Le second fait apparaître un faible déficit dû, en particulier, au secteur de la banlieue parisienne. A ce propos, il nous semble logique qu'une taxe soit instaurée sur les entreprises qui sont les bénéficiaires d'une grande mobilité de main-d'œuvre.

Reste le trafic marchandises, qui est fortement en déficit : 1.014 millions de francs pour 1966, dont 98 p. 100 sont constitués par le trafic wagon et train complet. Ce sont donc ces tarifs qui sont trop faibles et non ceux des voyageurs. Ce sont les contribuables qui en font les frais, alors que les monopoles en tirent profit. Il est anormal que la S. N. C. F. ait versé en 1967, aux propriétaires des wagons particuliers, la redevance de 509 millions, alors que les propriétaires bénéficient déjà de tarifs préférentiels qui pèsent lourdement sur le bilan de la S. N. C. F.

La mesure qui vient d'être décidée par le Gouvernement, tendant à l'augmentation de 6,2 p. 100 des tarifs marchandises, sera-t-elle appliquée à l'ensemble des tarifs marchandises ou s'agit-il seulement d'une augmentation moyenne, auquel cas nous pouvons craindre que les gros usagers du rail ne continuent à bénéficier de tarifs préférentiels, alors que les autres usagers auraient à supporter des majorations supérieures à celles qu'a annoncées hier M. le Premier ministre ?

Il est aussi à craindre que les industriels ne répercutent sur leurs prix cette augmentation, ce qui aurait pour effet une diminution du pouvoir d'achat des masses populaires, à moins que, comme nous le demandons, des mesures ne soient prises pour juguler les hausses des prix sur les produits de consommation.

Une diminution de 10 p. 100 de la redevance aurait compensé le déficit des petites lignes. Celles-ci resteraient au service du public. C'est le souhait de toutes les organisations syndicales et celui des collectivités locales et départementales intéressées. En effet, les chiffres le démontrent, ce n'est pas la fermeture des lignes qui résorbera le déficit, puisqu'il est estimé que les économies attendues de la fermeture de 5.000 kilomètres de lignes atteindront 50 millions de francs par an, soit 3,3 p. 100 du déficit de 1967.

Nous nous opposons aux fermetures de lignes par le seul souci de rentabilité immédiate. Les intérêts des cheminots qui y sont employés et des régions concernées doivent être pris en considération.

Les collectivités locales et départementales doivent être consultées et leur avis respecté, le déficit éventuel d'une desserte maintenue ne devant pas, par ailleurs, être imputé à leur charge.

Contrairement à ce qui se dit parfois, nous ne sommes pas opposés à l'emploi de la technique routière par la S. N. C. F., sous la seule réserve que le personnel dépende de la S. N. C. F. et qu'il dispose du statut général des cheminots, y compris sur le plan de la réglementation du travail.

La compression du personnel ? On entend souvent des sarcasmes à l'encontre de l'ensemble des catégories de la S. N. C. F. Qu'en est-il ? Les chiffres parlent d'eux-mêmes : de 1938 à 1967, les effectifs ont diminué de 35 p. 100. Pendant ce même laps de temps, la durée légale du travail a augmenté de 8,5 p. 100. Quant à la productivité, calculée en unités-kilomètres de trafic par heure de travail d'agent réellement effectuée, elle a augmenté de 194 p. 100. Pour être encore plus précis, j'indiquerai que, du 31 décembre 1966 au 31 décembre 1967, les effectifs ont été ramenés de 344.100 à 332.000. La production par agent — 301.100 unités de trafic — a été supérieure de 2,4 p. 100 à celle de 1966 ; en passant de 142,6 unités de trafic en 1966 à 147,1 en 1967, la production par heure de travail d'agent a progressé de 3,2 p. 100. Ce n'est donc pas là que réside la cause du déficit, mais bien dans les cadeaux exorbitants consentis aux grandes sociétés qui font la loi dans l'économie française.

On nous dira peut-être que la S. N. C. F., pour ne pas voir fuir ses gros clients, est obligée de tenir compte de la concurrence, de consentir certains prix. Cela pourrait être résolu si le Gouvernement voulait bien prendre en considération les propositions de la fédération nationale C. G. T. des cheminots visant à l'organisation rationnelle de l'économie des transports. Au lieu de cela, on a opté pour un libéralisme où, par exemple, les transporteurs routiers à longue distance respectent fort peu les tarifs obligatoires, tandis que la S. N. C. F. pratique de plus en plus une tarification à la tête du client. Faire reposer la politique des transports sur le libéralisme est une erreur qui risque de coûter très cher au pays.

Nous pensons que cette politique devrait être orientée en partant de la complémentarité des différentes techniques de transport qui paraissent évidentes, en dépit de zones d'actions concurrentes pour les divers modes et assurer ainsi l'ensemble des trafics dont les différents secteurs de production, les différentes régions et les diverses catégories d'usagers ont besoin pour une véritable coordination des moyens.

Pour réaliser une véritable politique des transports, il est nécessaire, monsieur le ministre, de tenir compte de l'avis de la fédération nationale des cheminots C. G. T., qui a la confiance de 67 p. 100 des cheminots. M. le Premier ministre avait, le 28 août 1968, donné l'assurance à la délégation de la C. G. T. que serait prochainement normalisée la représentation de celle-ci au sein du conseil d'administration de la S. N. C. F. Nous nous étonnons que le syndicat le plus représentatif n'ait pas encore retrouvé sa place dans cet organisme, de même que lui a toujours été refusée son admission dans les organismes de la Communauté économique européenne.

Parler de participation, c'est bien ; encore faut-il n'en exclure personne. Or, force est de constater que là n'est pas le cas. Vous avez, monsieur le ministre, expliqué que vous participiez, ainsi que vos représentants, aux discussions en comités tripartites, ce qui est exact ; mais vous savez aussi que la fédération nationale des cheminots C. G. T. vous a demandé, le 15 octobre 1968, une audience en vue d'examiner les possibilités d'ouvrir, dans les meilleurs délais, des discussions sur l'augmentation des salaires et retraites et l'échelle mobile ; la réduction de la durée hebdomadaire du travail, le respect et l'extension des droits syndicaux, les modalités d'attribution des bonifications d'ancienneté pour les agents de conduite.

Ces revendications du personnel méritent discussion et satisfaction. Jusqu'à ce jour, aucune réponse ne leur a été donnée. Nous voulons croire à un oubli involontaire de votre part.

Au moment où l'on parle d'aborder la question de l'autonomie de gestion de la S. N. C. F. selon le rapport Nora, il serait urgent de prendre en considération le plan précis élaboré par les cheminots C. G. T. et dont vous avez dû prendre connaissance, visant à l'amélioration des transports, à assainir la gestion et à résorber le déficit.

Le groupe communiste ne peut souscrire aux orientations budgétaires qui nous sont soumises car elles sont à l'opposé de la défense et de l'extension du service national qu'est la S. N. C. F. Nous ne tolérons pas que soit liquidée sur l'autel des monopoles la Société nationale des chemins de fer français.

Ce qu'il convient de faire, c'est d'évincer le capital privé des activités ferroviaires. C'est une autre politique de transport fondée sur des changements profonds sur le plan économique, politique et social en France. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Marcel Souquet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'attacherai dans mon intervention à attirer votre attention sur les revendications des anciens combattants cheminots. Vous n'ignorez pas qu'il existe un comité national de liaison des cheminots anciens combattants qui réunit l'ensemble des groupements d'anciens combattants résistants, déportés et internés, prisonniers de guerre et victimes de guerre.

C'est en 1964 que les efforts de tous ont obtenu un premier et important succès par la reconnaissance du droit aux bonifi-

campagne ; mais l'attribution des bonifications était limitative et les mesures d'application devaient révéler de sérieuses lacunes qui frustraient bon nombre de cheminots.

Tirant les enseignements des actions menées en commun, l'ensemble des groupements de la corporation a donc décidé de maintenir ce comité national de liaison, de lui donner des structures et une charte. C'est d'après cette charte que, très rapidement, nous avons l'honneur d'approfondir devant vous certaines questions dues à l'initiative et à l'esprit de responsabilité de chacun ; les droits énumérés ci-après ne constitueront qu'un rappel des plus importants d'entre eux. Nous resterons donc sur un plan revendicatif propre à la corporation des cheminots, plan d'ailleurs lié, monsieur le ministre, à l'ensemble des revendications du monde des anciens combattants.

Que demandons-nous ? En première intervention, nous nous intéressons au cas particulier des agents des réseaux secondaires qui ne bénéficient même pas encore de la prise en compte du service militaire légal pour le calcul de leurs annuités valables pour la retraite et encore moins des bonifications du temps de guerre. C'est là un problème social en matière de législation du travail, car il recouvre plusieurs questions que nous avons très souvent posées aux ministères intéressés. Nous demandons la prise en compte du service légal, cela va de soi, l'attribution des bonifications de campagne qui sont accordées d'ores et déjà à l'ensemble du personnel cheminot, la fixation du minimum de pension et surtout la révision des modalités d'écrêtement des retraites.

Il nous paraît également anormal que soit refusée aux cheminots des réseaux secondaires l'attribution des majorations pour enfants à tous les pensionnés ayant élevé trois enfants et plus.

Je n'examinerai pas cette question plus longuement. Cependant, je dirai que les cheminots des réseaux secondaires sont lésés sur de nombreux plans, et notamment sur l'appréciation à leur égard du sang versé pour la patrie.

Pour les veuves de guerre, nous sollicitons l'application de la mesure accordée en 1956 aux veuves des fonctionnaires morts pour la France. Ce problème se place dans un cadre général et intéresse aussi bien les agents des réseaux secondaires que l'ensemble des cheminots de la S. N. C. F. La prise en compte des annuités de service de l'agent pour le calcul du nombre d'annuités de la veuve admise à la S. N. C. F. et qui ne perçoit pas de pension de réversion nous paraît logique.

Nous demandons également un examen libéral de la carrière des agents mobilisés lors des conflits en Afrique du Nord en vue de leur appliquer des mesures comparables à celles dont ont bénéficié les anciens combattants et victimes de guerre de 1939-1945.

Reste une situation qui, pour nous, est choquante et inadmissible. Elle concerne les cheminots des anciens chemins de fer marocains, tunisiens, de la compagnie de Sfax à Gafsa et des régies ferroviaires d'outre-mer auxquels on refuse systématiquement les bonifications de campagne. Les motifs des refus invoqués ne nous paraissent pas valables, monsieur le ministre. On nous dit : les conventions d'intégration ne comportent pas de dispositions permettant d'octroyer des bonifications aux agents ayant fait leur carrière dans ces administrations.

Or, les différentes conventions d'intégration ont été signées aux dates ci-après : 12 mai 1956 pour les chemins de fer tunisiens ; 22 novembre 1957 pour les chemins de fer marocains ; 5 septembre 1957 pour la compagnie de Sfax à Gafsa ; 19 janvier 1960 pour les régies ferroviaires d'outre-mer ; 14 mai 1962 pour les chemins de fer algériens, c'est-à-dire antérieurement à la date d'application des bonifications aux cheminots S. N. C. F., qui se situe au 1^{er} décembre 1964. Il est à noter que ces cheminots, anciens employés des compagnies que je viens de citer, bénéficiaient des bonifications de campagne double et simple avant leur intégration.

Nous ne comprenons pas que l'on n'admette pas en faveur des cheminots rapatriés qui possédaient déjà ces avantages la situation reconnue aux cheminots métropolitains. En résumé, il s'agit de faire valoir, monsieur le ministre, un droit incontestable dont le refus repose pour nous sur une argumentation très contestable. J'ajoute que les cheminots rapatriés sont très sensibles à ce refus qui semble faire d'eux une catégorie de Français dont l'intégration dans la nation reste subordonnée à ce genre de discrimination.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, monsieur le ministre, d'intervenir, avec les moyens dont vous disposez, auprès du Gouvernement afin qu'il reconnaisse et accepte les mesures substantielles que nous avons l'honneur de vous proposer. Nous en demandons aussi l'application, suivant les dispositions du nouveau code des pensions, à tous les cheminots, quelle que soit la date de leur départ à la retraite. Aucune loi n'a été

nécessaire pour l'application des bonifications de campagne aux employés de la S. N. C. F. Celles-ci sont appliquées suivant les textes en vigueur chez les fonctionnaires. Or, ceux-ci bénéficient des bonifications depuis la loi du 14 avril 1924.

Pour ceux partis en retraite à partir du 1^{er} décembre 1964, c'est le nouveau code des pensions civiles et militaires qui est appliqué.

Les cheminots ne bénéficiant des bonifications que depuis le 1^{er} décembre 1964 — et encore, à cette date, que ceux des classes 1910 et antérieures — on pouvait légitimement espérer que ce serait le code des pensions, applicable à partir de cette date, qui serait choisi. Mais il n'en a rien été.

Pour tous les agents retraités avant le 1^{er} décembre 1964, on a appliqué la loi du 14 avril 1924. Le nouveau code des pensions n'est utilisé que pour les agents retraités à partir du 1^{er} décembre 1964.

Or, monsieur le ministre, il existe deux dispositions fondamentales différentes dans les textes en question. La loi du 14 avril 1924 dispose qu'il faut au moins un jour de campagne double pour bénéficier des campagnes simples, et qu'en outre seules les campagnes doubles permettent de franchir le plafond de soixante-quinze semestres pour atteindre éventuellement quatre-vingts semestres.

Par contre, le nouveau code des pensions civiles et militaires n'exige pas de campagnes doubles pour bénéficier des campagnes simples et ces dernières permettent alors de franchir les soixante-quinze semestres. De ce fait, en raison de cette situation, les cheminots anciens combattants de 1914-1918 sont particulièrement lésés.

Pour eux, il fallait en effet remplir une double condition — être à la fois dans la zone des combats et sous l'autorité du général en chef — pour obtenir la campagne double, alors que l'une seulement de ces deux conditions était suffisante en 1939-1945.

Ils ont attendu déjà trop longtemps, ces cheminots de 1914-1918, cette application, pour certains au 1^{er} décembre 1964, pour d'autres, par paliers au 1^{er} décembre 1967 — c'est-à-dire qu'ils auront attendu en moyenne d'avoir atteint l'âge de soixante-quinze ans et d'avoir été en retraite au moins depuis vingt ou vingt-cinq ans pour bénéficier d'un droit accordé depuis plus de quarante ans aux fonctionnaires et nous nous félicitons que ceux-ci aient pu en bénéficier depuis si longtemps.

Il reste en outre, monsieur le ministre, un point de droit à tirer au clair. Nous estimons que l'application des bonifications aux cheminots constitue, certes, une nouvelle liquidation de leur pension. Mais dans ce cas, l'article 2 du nouveau code des pensions qui se rapporte à ceux dont les pensions auront été liquidées à partir du 1^{er} décembre 1964 nous paraît être applicable à l'ensemble des cheminots. Et pourquoi également ne pas prendre en compte la classe de mobilisation au lieu de la classe d'âge pour fixer le point de départ du droit à bonification ? Cette question vise essentiellement tous ceux qui se sont engagés, ont devancé l'appel ou ont été mobilisés avant leur classe d'âge.

Cette question, soulevée depuis 1968, a fait l'objet d'une demande d'homologation ministérielle de la part de la S. N. C. F. Il est regrettable que, depuis, aucune suite ne lui ait été donnée par le ministère de tutelle.

Je pense également — et ce sera ma conclusion — qu'il existe un point très délicat quant à l'attribution de bonifications de campagne aux cheminots anciens combattants, prisonniers de guerre et évadés. L'article R. 14, B, 3 du code des pensions civiles et militaires de retraite stipule que le temps passé en captivité par les militaires prisonniers de guerre est décompté en totalité en sus de la durée effective. Ce temps de captivité s'arrête en principe au 8 mai 1945, mais est neutralisé après cette date alors qu'il serait normal que la totalité soit prise en compte.

Les prisonniers de guerre ayant appartenu aux camps de représailles de Rawa-Ruska, Lubeck et Coldetz titulaires de la carte d'interné résistant voient la période de captivité-internement se fondre en une période de campagne simple.

A notre avis il semble, monsieur le ministre, qu'il y a là une mauvaise interprétation du code des pensions qui prévoit aux articles R-19 et R-21 les conditions de cumul de plusieurs bénéfices de campagne acquis au titre d'une même période et qui en fixe les limites.

Mais pour les évadés, la situation est encore plus paradoxale : la lettre 12.853 A. C. R. M. du 1^{er} mars 1963 du bureau central d'archives de Pau indique que la position d'évadé vivant clandestinement, sans faire partie d'une formation de résistance, n'ouvre aucun droit à campagne, ce qui signifie que le bénéfice des bonifications s'arrête à la date de l'évasion.

Par contre, les lettres Pe. 56 du 2 mai 1953 et Pe. 94 du 30 juillet 1953 attribuaient aux évadés titulaires de la médaille

des évadés ainsi qu'aux prisonniers de guerre évadés repris à la S. N. C. F. une bonification en échelon égale à celle attribuée au plus favorisé des prisonniers.

La position du bureau central d'archives, monsieur le ministre, ne peut être à notre avis ni comprise, ni acceptée. En effet, si l'évadé a appartenu à une formation de résistance, il a droit aux bénéfices de campagne ; par contre l'évadé n'ayant appartenu à aucune formation de résistance semble pénalisé pour son évasion qui était pourtant à notre avis un acte de résistance à l'ennemi.

Tous les arguments, nous le savons, se résument à l'incidence financière. Nous en comprenons parfaitement les raisons mais nous ne pouvons admettre que l'on pratique des économies, en refusant les droits imprescriptibles des cheminots, anciens combattants.

Au moment où l'Etat envisage des économies, il serait absolument intolérable que des anciens combattants et victimes de guerre en fassent les frais. Je souhaite ardemment que les droits de chacun soient légalement reconnus. J'espère que vous comprendrez, monsieur le ministre, le bien-fondé et la nécessité absolue de faire avancer les légitimes revendications des cheminots anciens combattants et victimes de guerre, de ceux qui ont permis à la S. N. C. F. d'être citée à l'ordre de la Nation, de ceux qui furent les glorieux combattants de la bataille du rail, de ceux qui, sur tous les champs de bataille, dans les camps et les prisons, avec ou sans uniforme, se battirent pour la liberté des hommes pour que vive la France. (*Applaudissements.*)

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

M. Auguste Pinton. Mes chers collègues, il est inutile, je pense, dans la discussion d'un budget comme celui-ci, d'utiliser les chiffres qui nous ont été fournis tant par le Gouvernement que par les rapporteurs, étant donné qu'ils ont subi à deux reprises déjà en quelques jours des modifications considérables et qu'ils en connaîtront vraisemblablement encore d'autres.

Dans ce budget, dont les dépenses d'équilibre ou de subventions qui sont mises à la charge de l'Etat sont, hélas ! beaucoup plus importantes que les crédits consacrés aux réalisations et investissements propres aux transports, nous trouvons l'incidence de déficits considérables qu'on nous invite, je ne dirai pas à combler — car personne n'a jamais pu remplir le tonneau des Danaïdes — mais tout au moins à réduire et c'est exclusivement sur ce point que je voudrais présenter une ou deux observations.

Naturellement, on va précipiter le mouvement de fermeture de lignes jugées insuffisamment rentables. Or, je crois, monsieur le ministre, comme cela a du reste été signalé dans le rapport de notre commission, qu'il devient de plus en plus urgent de distinguer, dans l'ensemble des lignes desservies par la Société nationale des chemins de fer, celles qui ont un caractère nettement commercial, compétitif et, par conséquent, concurrentiel et que la S. N. C. F. peut gérer par ses propres moyens et sans subvention de l'Etat, de celles qui justifient, non pas des sommes aussi astronomiques que celles qui sont demandées cette année, mais au moins une contribution importante de l'Etat.

C'est évidemment la contrepartie de la notion de service public. Il ne suffit pas de dire qu'une ligne qui dessert deux régions est déficitaire parce que ces deux régions manquent d'activité ; au contraire, en supprimant la ligne qui les réunit, on augmentera la récession dont elles souffrent. En cette affaire, monsieur le ministre, il faut se montrer très prudent. Je ne prétends pas qu'une ligne ne doive jamais être supprimée ; je connais des lignes de voyageurs qui n'étaient utilisées que par les bénéficiaires de tarifs réduits et de transports gratuits. Mais pour le transport des marchandises notamment, et pour celui des voyageurs dans les régions de montagne, les plus grandes précautions doivent être prises, parce que l'aide de l'Etat se justifie par la notion de service public.

Par ailleurs, je souhaiterais aussi qu'un peu moins d'esprit compétitif, je veux dire d'agressivité réciproque, se manifeste dans la concurrence entre les transports que vous contrôlez. Je pense en particulier à la S. N. C. F. qui s'adapte mal au développement de transports qui n'existaient pas autrefois.

Vous me répondrez — je l'espère du moins, monsieur le ministre — que ce propos ne correspond pas à la réalité. Nous avons appris il n'y a pas si longtemps — et déjà à cette époque on ne nous cachait pas que la situation financière en général et celle des transports ferrés en particulier, n'était pas très satisfaisante — que la S. N. C. F. envisageait de construire de toutes pièces une nouvelle ligne de chemin de fer qui permettrait aux voyageurs — car je n'en vois pas très bien l'intérêt pour les marchandises — de relier Lyon à Paris en deux heures

et demie. Bien entendu, étant un usager éventuel de cette ligne, je serais tout disposé à en ressentir une certaine satisfaction.

Mais vous me permettez d'évoquer une petite anecdote qui remonte à onze ans. La première semaine de mon installation boulevard Saint-Germain, j'ai reçu la visite du directeur de la S. N. C. F. qui est venu m'annoncer la création d'un train plus rapide — il a d'ailleurs été créé sous un autre ministère — qui s'appelait *l'Aiglon*. Naturellement, j'étais fort satisfait. Mais le directeur a eu l'honnêteté de me dire : étant donné la rapidité du trafic, cela coûtera 200 millions par an. J'ai, à ce moment-là, répondu que j'étais venu au ministère pour essayer de réduire le déficit et que je n'allais par conséquent pas en créer un nouveau.

Le projet de construire une ligne nouvelle qui, je l'espère, n'est qu'une vue de l'esprit, traduit nettement la tentation de lutter contre les liaisons aériennes intérieures, qui sont une réalité et qui représentent actuellement à l'intérieur de la France, sur les distances appropriées, le moyen de transport le plus rapide. Ce serait une grande erreur pour la S. N. C. F.

Faut-il rappeler qu'au moment où il était question d'entamer les travaux du canal à grand trafic traversant la Lorraine, il a été décidé un peu précipitamment la mise en chantier d'une électrification que ne s'imposait pas à ma connaissance avec une pareille urgence.

La morale à tirer de tout cela c'est que, en dehors de toutes les fluctuations financières, monétaires, économiques, le rôle fondamental du ministre des transports, c'est un arbitrage extrêmement sévère.

J'en ai à peu près terminé. Nous savons qu'il faut trouver plusieurs centaines de milliards d'anciens francs pour payer le déficit des entreprises nationales. C'est évidemment beaucoup trop.

Il est aisé de dire qu'il faut faire disparaître le déficit, mais nous savons qu'il est moins facile d'y parvenir. Mais, année après année, c'est une sorte de cancer qui se développe au flanc de l'Etat. Bon gré, mal gré, nous arrivons au moment où il faudra bien, d'une manière ou d'une autre, y porter remède. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux, qui pourraient être repris à quinze heures ? (*Assentiment.*)

— 3 —

MOTION D'ORDRE

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais dès maintenant donner au Sénat quelques précisions sur les modifications à l'ordre du jour de sa séance du jeudi 28 novembre, qui seront demandées par le Gouvernement en application des dispositions de l'article 48 de la Constitution.

Le Gouvernement demandera la discussion prioritaire du projet de loi relatif à certaines dispositions d'ordre économique et financier. Si le Sénat en est d'accord, cette discussion pourra commencer vers dix-sept heures, après l'examen du budget de l'équipement, et elle devra être menée jusqu'à son terme dans la nuit de jeudi, à moins qu'elle ne s'achève dans la soirée.

Le Gouvernement ne se dissimule pas que l'admission à l'ordre du jour de la séance de demain du projet de loi relatif à certaines dispositions d'ordre économique et financier aura pour effet de rendre nécessaire le report des dates prévues pour la discussion de certains fascicules budgétaires. Cette modification de l'ordre du jour précédemment établi pourrait intervenir au cours de la conférence des présidents qui doit se tenir demain, à midi.

Tel est l'essentiel de la communication qu'avant la suspension de séance je désirais faire au Sénat.

M. le président. Monsieur le ministre, acte vous est donné de votre communication, sur laquelle la conférence des présidents statuera demain.

Je vous remercie d'en avoir, dès aujourd'hui, informé le Sénat.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de M. André Méric.*)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1969

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1969, adopté par l'Assemblée nationale.

Transports (suite).

I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES (fin).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports, et relatifs aux services communs et aux transports terrestres.

La parole est à M. le ministre.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec le plus grand intérêt, ce matin, les rapports très documentés qui ont été présentés, ainsi que les orateurs qui se sont succédé à cette tribune et qui, tour à tour, ont fait valoir leurs critiques — j'allais dire leurs éloges mais, à la vérité, j'en ai peu entendu — et leurs préoccupations.

Je voudrais d'abord considérer avec vous que le budget des transports terrestres qui vous est soumis vaut autant, sinon plus, par ses orientations que par ses chiffres, dont le rapporteur de la commission des finances soulignait le caractère provisoire en raison des circonstances. Aussi, c'est davantage sur des intentions gouvernementales représentant sa politique générale des transports que je m'étendrai, beaucoup plus que sur les commentaires chiffrés qu'il est toujours possible de faire concernant les principales entreprises sur lesquelles j'exerce ma tutelle.

D'entrée de jeu, je voudrais dire d'abord à M. Souquet, qui est un des derniers orateurs qui sont intervenus ce matin, que je ne suis pas en mesure aujourd'hui de lui donner une réponse aux questions qu'il a posées; elles sont parfaitement à leur place dans le cadre de la discussion du budget des transports terrestres mais, chacun le reconnaît, elles sont aussi de la compétence d'autres ministères que le mien.

Pour ce qui concerne la R. A. T. P. — à propos de laquelle les rapporteurs, ainsi que M. Schmaus, m'ont longuement interrogé — je voudrais dire qu'il y a à peine une dizaine de jours, à la faveur d'une question orale avec débat posée ici par M. Chauvin, j'ai eu l'occasion de m'expliquer sur l'ensemble des problèmes que pose la Régie autonome.

Je ne veux donc pas aujourd'hui — ne serait-ce que pour ne pas lasser le Sénat — redire ce que j'ai eu l'occasion d'exposer il y a quelques jours à cette tribune. Je voudrais tout de même préciser à M. Schmaus que l'ensemble des solutions qu'il a présentées comme susceptibles d'apporter, selon lui, un remède au déficit inquiétant de la Régie, n'auraient pour conséquence, si elles étaient adoptées, que de faire porter sur les seules épaules de l'Etat l'ensemble de la charge que représente aujourd'hui l'exploitation de la R. A. T. P.

Certes, et je le dirai dans un instant pour la S. N. C. F., la Régie autonome est une entreprise de services, il va de soi que le poste « main-d'œuvre » y représente la part la plus considérable dans l'ensemble des dépenses d'exploitation: 60 p. 100 environ et que, par conséquent, le souci de tout gouvernement et l'intérêt des collectivités locales directement concernées par le problème du déficit de la R. A. T. P. c'est, dans toute la mesure du possible, d'essayer de plafonner les charges qui pèsent sur elles de telle sorte qu'elles n'aient pas à en supporter, au-delà d'une mesure raisonnable, les conséquences.

Sur les raisons de la décroissance du trafic, j'ai dit que les véritables solutions résidaient dans une meilleure réglementation de la circulation dans Paris et dans la région parisienne. Je rappelle à ce sujet que le ministre des transports, chargé de veiller à la saine gestion de la Régie autonome des transports parisiens, n'est pas compétent pour réglementer la circulation dans Paris et dans la région parisienne.

Pour ce qui est du problème particulier du prolongement du métro jusqu'au pont de Clichy — je crois que la question m'a été posée par M. Schmaus — je précise que ce projet reste inscrit au programme d'équipement de la R. A. T. P. L'expropriation et le relogement des personnes intéressées par les futurs travaux sont actuellement en cours et le projet connaîtra un début de réalisation au cours du VI^e Plan.

Par ailleurs, M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, devant laquelle j'avais comparu il y a quelques semaines, s'est inquiété, dans son rapport écrit comme à la tribune, que certaines opérations concernant les dessertes routières ne trouvaient pas leurs traces chiffrées dans le budget tel qu'il vous est soumis. Je répondrai, pour être précis, que si les chiffres actuels ne sont pas toujours explicites, il est néanmoins possible de vous dire que les liaisons par autobus sont actuellement à l'étude et en cours de réalisation dans des secteurs d'ailleurs très variés tels que Parly II—Le Chesnay, le marché de Rungis—Sceaux, la porte d'Italie—Sceaux, Choisy-le-Roi—Créteil—Saint-Maur, ainsi que la desserte des nouvelles facultés de Vincennes, d'Asnières et de Clichy.

Par conséquent, dès l'instant qu'en raison, soit de réalisations d'équipements collectifs nouveaux, soit en raison de la progression de la densité démographique dans les communes de la région parisienne, des besoins nouveaux font leur apparition, immédiatement et sans même que le ministre de tutelle ait à intervenir, la direction de la Régie se préoccupe tout aussitôt de la satisfaction de ces besoins et elle met à l'étude les moyens de les satisfaire.

J'entends bien qu'on pourrait lui faire, et par conséquent me faire, le reproche de ne pas prévoir les besoins à suffisamment long terme.

C'est une mise en cause qui, dans mon esprit, ne prend pas du tout un sens péjoratif, d'un certain nombre d'organismes concernés par ces problèmes. Je veux dire que le ministre des transports n'est pas seul: le syndicat des transports parisiens, le district de la région parisienne interviennent sur les projets, les schémas sur lesquels les pouvoirs publics sont appelés à travailler. Par conséquent, la solution à apporter à ces problèmes dépend de la parfaite coordination qu'il y a lieu d'établir entre le ministère des transports et ces organismes.

Voilà les quelques observations que j'entendais présenter en ce qui concerne les problèmes posés par la R. A. T. P. J'ajoute une dernière précision: beaucoup d'orateurs traitant de ce problème se sont posé la question de savoir si, face aux conditions économiques nouvellement créées, le Gouvernement envisageait de majorer les tarifs du métro et des autobus. Le Premier ministre a annoncé hier à la tribune de l'Assemblée nationale quels étaient ceux des tarifs publics qui seraient majorés soit à partir du 1^{er} décembre, soit à partir du 1^{er} janvier prochain. Chacun s'est parfaitement rendu compte que, dans l'énumération qu'il a faite, ne figuraient pas les tarifs de la R. A. T. P.

J'arrive maintenant au problème posé par le rapport de M. Billiemaz sur l'évolution des différents modes de transports et sur les conclusions qu'il convient d'en tirer. Bornant pour l'instant mes explications aux seuls transports terrestres, j'évoquerai les problèmes posés par l'évolution des transports routiers et par celle de la S. N. C. F.

En ce qui concerne les transports routiers, je ne m'attacherai qu'aux indications pessimistes portées dans le rapport de M. Billiemaz concernant la situation des entreprises privées de transport public de voyageurs. Pas plus que ceux d'entre vous qui se penchent sur ce problème dans nos collectivités locales — et ils sont nombreux — je n'ignore pas la situation difficile que connaissent la plupart de nos entreprises privées de transport public de voyageurs, non pas, me semble-t-il, que les gouvernements, celui-ci et ceux qui l'ont précédé, n'aient été attentifs à cette situation.

Il me suffirait, d'ailleurs, de rappeler un certain nombre de mesures qui, dans un passé récent, sont intervenues en faveur de ces entreprises: la déduction de 100 p. 100 de la T. V. A. ayant grevé les véhicules acquis entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 1968; la suppression du droit de timbre de quittance sur les titres de transport, mesure relativement modeste, j'en conviens, mais qui, en tout état de cause, correspond à 1 p. 100 de recettes supplémentaires; l'augmentation des tarifs pour les transports réguliers de voyageurs et l'augmentation — vous le savez mieux que quiconque — des tarifs de ramassage scolaire sans dénonciation des contrats, qui contrairement à la règle administrative ont pu être reconduits purement et simplement. J'entends bien que ces mesures n'ont constitué et ne constituent que des palliatifs.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Volontiers.

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances. Je voudrais poser une question concernant les transports scolaires. Chaque département a reçu notification d'un montant de subvention qui lui était accordé. Devons-nous considérer qu'il s'agit d'une subvention définitive, c'est-à-dire que la

somme accordée ne devra pas être dépassée, ou d'une avance à valoir sur celle qui sera accordée à l'avenir, étant entendu que les transports scolaires prennent chaque année plus d'importance et sont de plus en plus coûteux ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Pour répondre à votre question, monsieur le rapporteur, il faudrait que j'aie sous les yeux le texte qui a accompagné la délégation de crédits consentie à ce titre à chacun des départements considérés. Or, ce document a été rédigé, puisque aussi bien c'est de sa compétence, par mon collègue de l'éducation nationale.

Si je me réfère à mon expérience d' élu local, je puis vous indiquer que, dans mon propre département, dont je suis conseiller général, nous avons considéré qu'il s'agissait d'une subvention acquise à titre définitif, sans juger ou espérer qu'elle puisse être accompagnée d'une délégation supplémentaire de crédits. C'est sur la base de cette somme, que nous avons considérée comme nous étant forfaitairement accordée, que non seulement nous avons établi notre propre plan de ramassage scolaire, mais discuté avec les transporteurs les tarifs qui figurent dans chaque contrat.

Ma réponse ne peut être différente, étant par tempérament et par nature porté à la prudence, sans que je puisse exclure comme une éventualité probable l'autre terme de l'alternative que vous avez évoquée dans votre propre question.

M. Roger Houdet. La participation de l'Etat ne pourra donc pas être maintenue à 65 p. 100.

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est probable.

Fermant la parenthèse concernant cette question difficile, je dirai que la solution intéressant le problème posé par la situation des entreprises privées de transport public de voyageurs réside dans la traduction dans les faits des conclusions d'un groupe de travail que, dès l'année dernière, j'avais fait constituer sous la présidence de M. Coquand, dont le nom est sans doute familier à vos oreilles. Le rapport, qui a été déposé, fait aujourd'hui l'objet d'une étude complémentaire et définitive, dont je pense qu'elle va nous permettre de procéder, dans un cadre réglementaire, à une révision complète des plans de transports régionaux et départementaux.

Je n'apprendrai à aucun sénateur ici présent que les plans de transports de voyageurs sur lesquels nous travaillons ont été réalisés il y a de nombreuses années, vingt ans ou même plus dans certains départements, et que, depuis, une évolution considérable s'est produite de telle sorte que nous ne pouvons plus les considérer aujourd'hui comme encore valables.

Dans les mois qui viennent, je pense donc être en mesure de saisir l'ensemble des collectivités locales de propositions de refonte complète du système de transport public de voyageurs à l'intérieur de nos régions ou de nos départements. Ainsi, tous ensemble, je le pense, nous serons en mesure de régler, non pas définitivement, raisonnablement, ce problème difficile. Je voulais, sur ce point, répondre aux préoccupations exprimées dans le rapport de M. Billiemaz.

Le problème très vaste posé par l'évolution du trafic ferroviaire est naturellement de ceux qui doivent retenir notre attention. Je ne reviendrai pas sur l'analyse économique et financière contenue aussi bien dans le rapport de M. Courrière que dans celui de M. Billiemaz et sur la charge globale que fait peser sur l'Etat l'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français. Il n'a d'ailleurs jamais été dans l'esprit du Gouvernement de contester qu'une certaine forme de participation financière de l'Etat à l'égard de la S. N. C. F. ne soit pas économiquement et socialement valable et fondée.

Il s'agit de savoir dans quelles limites l'on peut fixer et, en définitive, contenir cette participation. A partir du moment où la charge que font peser sur l'économie nationale l'ensemble des entreprises publiques, et non pas la seule S. N. C. F., avoisine dix milliards de francs, chacun comprend que le Gouvernement, quel qu'il soit, est dans l'obligation de se poser la question de savoir comment il peut être porté remède à un tel état de fait.

Certes, à partir de cette interrogation, les réponses peuvent être différentes selon les tempéraments et les doctrines, mais il faut se placer sur le terrain des faits, beaucoup plus que sur celui des doctrines, pour essayer d'y voir clair et d'apporter une solution satisfaisante et conforme au bon sens.

Il est bien vrai que depuis quelques mois, et rien ne se passe dans la clandestinité à cet égard, le Gouvernement et donc le ministre des transports se sont particulièrement penchés sur le problème posé par la S. N. C. F., non pas seulement dans une simple optique budgétaire, encore que celle-ci revête une certaine importance comme le montrent les chiffres que j'ai énoncés, mais dans une optique économique et technique. A partir de là, il apparaît bien, ne serait-ce que pour les raisons avancées ce matin à la tribune par un certain nombre d'orateurs, que des réformes peuvent parfaitement s'imposer.

Le chemin de fer, je le dirai modestement après d'autres, n'est plus dans la situation de monopole où il s'est trouvé en

1937 lorsque, la nationalisation étant intervenue, une convention a lié la S. N. C. F. à l'Etat. Depuis trente et un ans, les choses ont évolué avec une rapidité extraordinaire, notamment depuis 1945.

La sagesse et le bon sens consistent à tenir compte de la situation de fait ainsi créée. Il s'agit de faire en sorte — c'est l'esprit qui anime les réformateurs — que le chemin de fer reste un outil privilégié de transport public, mais, si nous n'apportons pas la moindre réforme à sa situation actuelle, le phénomène qu'a constaté M. Billiemaz, celui de la décroissance régulière du trafic ferroviaire dans l'ensemble des transports, ne cesserait de s'accroître, encore que celle-ci soit moins forte en France que dans des pays voisins dont les structures économiques et sociales sont sensiblement comparables aux nôtres.

Bien loin par conséquent d'avoir une vision pessimiste de l'avenir du rail dans notre pays, tous les éléments sont réunis, pourvu qu'on le veuille, et qu'on le veuille sagement, pour nous permettre d'affirmer que le chemin de fer a encore un très grand avenir. Mais il faut le vouloir, il faut y voir clair.

A quelles orientations avons-nous songé ? Compte tenu de l'évolution des techniques, nous avons jugé qu'il fallait permettre au chemin de fer d'être dans une situation concurrentielle par rapport aux autres modes de transport qui, pour reprendre une expression utilisée ce matin par l'un des intervenants, « sont particulièrement agressifs à son égard ».

Je suis persuadé comme chacun d'entre vous que, sur les transports à longue distance et compte tenu de l'évolution des techniques dans ce domaine, notamment de la généralisation de l'emploi des *containers*, le transport ferroviaire a encore un rôle considérable à jouer et que tous les efforts doivent être consentis pour permettre au chemin de fer de jouer son rôle en améliorant sa productivité, comme d'ailleurs elle l'a été d'une façon importante depuis quelques années.

Il faut aussi envisager un allègement de ses propres charges et comme il n'est pas question, pour des raisons sur lesquelles je n'ai pas besoin de m'appesantir, ainsi que je l'ai dit à la tribune de l'Assemblée nationale, de toucher au statut des cheminots, c'est donc sur un autre plan qu'il faut faire porter nos efforts. Là, se pose le problème, évoqué par beaucoup d'entre vous, de la suppression des lignes déficitaires.

Je voudrais rappeler, mesdames, messieurs, que nous avons eu des précurseurs ! Quand j'entendais ce matin l'honorable rapporteur de la commission des finances dire que, le chemin de fer étant un service public, le Gouvernement — quel qu'il soit d'ailleurs — n'avait pas le droit de procéder à la suppression ou à la fermeture de lignes, je ne pouvais m'empêcher de me reporter au document qui ne quitte jamais mon dossier et fait état de l'ensemble des décisions de fermeture de lignes déficitaires de la S. N. C. F. dont les premières remontent au mois d'août 1932.

Je m'aperçois que pour la période qui s'échelonne du 1^{er} juillet 1937 au 1^{er} mars 1940 plus de 9.000 kilomètres de lignes de chemins de fer ont été supprimées. Jamais la IV^e République sa continuatrice, dans les douze années qu'elle a duré, n'a fermé une partie aussi importante du réseau.

Pour ce qui est de l'action de la V^e République, vous reconnaîtrez avec moi qu'elle a été fort modeste, puisque du 1^{er} juin 1958 au 31 décembre 1967 il n'aura pas été fermé plus de 600 kilomètres de lignes. Je souhai terais simplement, à cet égard, qu'on ne fasse pas de procès d'intention au Gouvernement si même dans les mois qui viennent, dans le cadre des réformes dont j'esquissais il y a un instant les grands thèmes, nous sommes amenés à envisager à réaliser la fermeture d'un certain nombre de kilomètres de lignes.

J'ai ce matin, dans une interruption, rassuré l'un des orateurs qui se trouvait à cette tribune, en lui disant que le chiffre de 22.000 kilomètres, qui a été lancé plus qu'à la légère par une organisation syndicale qui nous donne d'habitude le sentiment de réfléchir plus longuement aux problèmes, qu'elle aborde, est une évaluation fantaisiste. Encore une fois, il sera tenu compte dans les réformes des impératifs d'ordre économique, dont nous ne méconnaissons pas l'intérêt, en même temps que des impératifs posés par un aménagement rationnel de notre territoire.

M. Mailhe a suggéré que la solution de ce problème soit laissée aux régions actuellement en gestation. Il ne sera pas surpris si je lui dis qu'à cet égard il ne m'est pas possible aujourd'hui de prendre le moindre engagement. Je lui rappelle — et il le sait — que la procédure intéressant la solution de ce problème oblige le Gouvernement — ce qu'il a fait d'ailleurs jusqu'à présent et ce qu'il continuera à faire — à consulter les conseils généraux des départements concernés. Si une modification législative ou constitutionnelle — vraisemblablement législative — oblige le Gouvernement à consulter les assemblées régionales à créer, il s'inclinera devant la loi nouvelle, mais pour l'heure je

ne puis évoquer ce problème qu'en le traitant sous l'empire des dispositions législatives existantes.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous en prie, monsieur Schleiter.

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

M. François Schleiter. Je voulais vous dire, en vous remerciant de m'autoriser à vous interrompre, que ce que nous souhaitons surtout, c'est que la présente République ne s'inspire pas d'exemples fâcheux des républiques qui l'ont précédée, qu'elle imite ce qui a été fait de bon par elles et qu'elle s'efforce de ne pas imiter ce qui a été mauvais. Rappelons-nous, par exemple, la suppression d'un certain nombre de tribunaux décidée par mon illustre prédécesseur, le président Poincaré, qui n'a même pas épargné son département. Peut-être bientôt, vous ou bien l'un de vos collègues, allez-vous faire référence à ce précédent historique pour justifier la prochaine suppression de voies ferrées ou de tribunaux ?

Monsieur le ministre, le transport en commun de voyageurs est, vous le savez, un service public, dont on m'a appris autrefois à la faculté de droit que l'une de ses caractéristiques était la continuité. Or quand, dans certaines régions de France, des républiques précédentes ou celle-ci ont supprimé des lignes de chemin de fer, rien n'a pu être fait pour les remplacer faute d'avoir trouvé des entreprises qui acceptent d'assurer une desserte par autobus, de telle sorte que certains cantons sont actuellement dépourvus de tout transport en commun.

Je doute d'ailleurs que la future réforme régionale soit de nature à remédier à cette situation, car il est probable que les moyens de transport, comme tous les équipements, tendront à être concentrés autour des métropoles et les cantons actuellement déshérités le demeureront.

C'est là notre préoccupation et je tenais à vous en faire part sans esprit de critique, monsieur le ministre, mais avec quelque inquiétude pour l'avenir. (Applaudissements.)

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je remercie M. Schleiter de son intervention. Je suis très conscient, comme lui-même et comme vous tous, des conséquences entraînées souvent par les décisions que la puissance publique est amenée à prendre. Je voudrais essayer sur un point de le rassurer en lui faisant observer qu'à la différence de ce qui se passait autrefois, lorsque nous sommes maintenant amenés à fermer le trafic des voyageurs sur un certain nombre de lignes déficitaires, nous ne le faisons qu'à partir du moment où nous sommes assurés qu'un service régulier de voyageurs par autobus pourra se charger du transport des usagers. A partir du moment où j'ai prescrit, comme je le rappelais tout à l'heure, les consultations des conseils généraux et des comités techniques départementaux des transports intéressés par ce problème, j'ai toujours pris soin de dire qu'il appartenait au conseil général, en liaison avec le préfet consulté et avec le comité technique, de se mettre d'accord sur un système routier de remplacement et que ce n'était que si cette condition se trouvait réalisée que cette décision de fermeture prendrait son plein et entier effet. Pour ce qui est de l'avenir, face à une nouvelle fermeture de ligne, nous n'agissons pas différemment.

M. François Schleiter. C'est déjà très important.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je voudrais maintenant évoquer une autre question : celle de la normalisation des comptes de la Société nationale des chemins de fer français. M. Billiemaz a traité ce problème dans son rapport écrit et il l'a résumé dans son rapport oral. C'est pour le ministre des transports — et je dirai pour le Gouvernement — un point considérable de la réforme envisagée, car il est bien certain qu'on ne pourra pas contraindre en quelque sorte la société nationale à réaliser au bout de cinq ans l'équilibre financier de son compte d'exploitation que si est intervenue une normalisation rationnelle des comptes qui tiendra compte, je m'excuse de la répétition, non seulement des charges normales de retraites, mais aussi des dépenses de passages à niveau et également des compensations nécessaires pour les obligations de service public.

Cela a toujours été présent à notre esprit. Le moment venu, il en sera fait état lorsque, à travers le règlement communautaire qui ne manquera pas d'intervenir au cours de l'année 1969, concernant la normalisation des comptes des chemins de fer dans l'ensemble des pays de la Communauté européenne, nous serons amenés à traduire sur le plan national la décision qui sera intervenue sur le plan communautaire.

Voilà, mesdames, messieurs, les sénateurs, les quelques orientations que nous entendons donner à la nécessaire réforme de la S. N. C. F.

En marge de l'activité de cette entreprise nationale, tour à tour M. Billiemaz et M. Pinton m'ont posé un certain nombre de questions. Je crois pouvoir les résumer de la façon suivante :

quel parti mon département ministériel entend-il tirer de l'évolution des techniques et quelles conséquences l'évolution et l'utilisation de ces techniques pourront-elles avoir sur le présent et sur l'avenir de la S. N. C. F. ? D'abord, ne mélangeons pas ce qui ne doit pas être confondu. L'aérotrain est un mode de locomotion nouveau. Le turbotrain est aussi un mode de locomotion nouveau, mais très différent. Pour ce dernier, nous en sommes à la fin de la phase expérimentale et chacun d'entre vous sait qu'à partir de 1969 un turbotrain assurera une liaison régulière entre Paris, Caen et Cherbourg. Sur le plan technique, toutes les expériences auxquelles il a été procédé ont montré l'excellence de ce nouveau moyen de locomotion. Sur le plan économique, les premières études faites paraissent assez concluantes. Si l'exploitation du turbotrain donne les résultats que l'on est en droit d'espérer, il sera alors peut-être possible à la S. N. C. F. d'en envisager l'extension.

Le problème de l'aérotrain se situe sur un plan tout à fait différent. La phase expérimentale sur le plan technique ne nous permet pas encore d'aboutir à des conclusions définitives puisqu'aussi bien les essais se poursuivent et que le budget de 1969, comme celui de 1968 d'ailleurs, contient la trace de l'effort fait par l'Etat en faveur de ce nouveau mode de transport. Sur le plan économique, le problème est loin encore d'être résolu. A vrai dire, nous n'avons pas encore très bien discerné quel pourrait être le point d'insertion de l'aérotrain qui, me semble-t-il, devra se situer entre le chemin de fer classique tel qu'il est connu, même électrifié, et le turbotrain ou l'avion. Déjà nous pouvons pressentir que l'aérotrain sera amené à jouer un rôle important dans les dessertes intra ou interurbaines, sous réserve, messieurs les sénateurs, que soit résolu le problème du bruit. Nous n'en sommes malheureusement pas encore arrivés à ce stade. De toute façon, il ne s'agit encore que d'un projet à relativement lointaine échéance, alors que le turbotrain sera opérationnel, au moins sur un tronçon du réseau, à partir de l'année prochaine.

Quant aux initiatives de prestige auxquelles l'honorable M. Pinton faisait tout à l'heure allusion, qu'il me laisse lui dire qu'il s'agit pour l'instant d'études auxquelles se livre le service des recherches de la S. N. C. F. et que notamment la construction d'une nouvelle voie ferrée de Paris à Lyon, qui devrait permettre de relier la capitale à la métropole rhodanienne en deux heures ou deux heures et demie, n'est pour l'instant pas sortie du service d'études et qu'aucune proposition n'a été soumise ni à la direction des transports terrestres, ni au ministère des transports. Avant de nous prononcer sur l'intérêt économique d'une telle réalisation, nous serons amenés à y réfléchir très longuement.

Je vous demande de ne pas vous laisser abuser par des informations relevant du spectaculaire ou du sensationnel et de ne pas considérer que tout ce qui est mis en avant devra naturellement faire, ou a déjà fait, l'objet d'une décision de principe positive de la part du Gouvernement. Ce que je veux dire au Sénat, c'est que le Gouvernement a le souci de ne procéder à aucune espèce de gaspillage d'investissements dans ce domaine. D'ailleurs, contrairement à une opinion souvent répandue, un certain nombre de ces investissements, qualifiés de « prestige » généralement dans un sens péjoratif, ont une utilité économique reconnue.

Je prends un exemple — je crois l'avoir cité devant votre commission des affaires économiques — celui du train rapide *Le Capitole*. On a beaucoup critiqué, dans la presse et ailleurs, la création du *Capitole*, disant : quelle dépense pour arriver à faire du 200 kilomètres à l'heure, vitesse de pointe, et du 180 kilomètres à l'heure, vitesse moyenne ! Je réponds que la mise en service de ce nouveau train entre Paris et Toulouse a provoqué un accroissement rapide de l'indice de fréquentation, augmenté de 42 p. 100. Certes, les recettes sur cette ligne n'ont pas enregistré une majoration équivalente ; mais la majoration des recettes brutes a été substantielle comparée à une dépense d'investissement qui s'est élevée à onze millions de francs. Voilà un exemple précis que je ne manque jamais l'occasion de citer pour montrer que certains investissements de la S. N. C. F. présentent un caractère de rentabilité qui ne peut pas être contesté.

Je reconnais en même temps que, dans d'autres cas sur lesquels je me dispenserai aujourd'hui de porter un jugement de valeur, il faut peut-être faire quelques réserves. En tout état de cause, ceci est peut-être valable pour le passé mais, selon moi, ne le sera pas pour l'avenir.

Pour conclure, je voudrais exprimer une surprise : aucun des orateurs — ce n'est pas un blâme dans ma bouche — faute de temps probablement pour évoquer tous les aspects de ces problèmes complexes, ne m'a parlé de la politique européenne des transports. Or, à mon sens, notre politique nationale des transports — M. Pinton l'appelle « la nécessaire coordination » — est largement dominée par l'évolution de la politique européenne des transports.

Je voudrais à cet égard souligner que, depuis un an, le conseil des ministres des transports, à Bruxelles, a marqué des points en sortant la politique commune des transports de l'ornière dans laquelle elle s'était enlisée, sans qu'il y ait lieu de rechercher les responsabilités. Nous avons réussi, au cours de cette année, à adopter cinq règlements communautaires qui tout naturellement auront leur répercussion sur la politique nationale des transports.

Ce n'est pourtant qu'une étape et nous en avons encore beaucoup d'autres à franchir jusqu'à ce que soit traduite dans les faits cette doctrine qui a été définie au mois de juin 1965. En ce qui concerne l'organisation du marché communautaire des transports et la libéralisation de ce même marché, des efforts considérables ont été faits. Pour ma part, je pense qu'il convient non de s'arrêter, mais au contraire de progresser. Encore une fois, la politique nationale et la politique communautaire des transports sont liées indissolublement, l'une commandant très largement l'autre.

C'est dans cette optique que je désirais me placer en terminant mes explications. (*Applaudissements au centre droit, à droite et sur certaines travées à gauche.*)

M. Roger Gaudon. Je demande la parole.

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

M. Roger Gaudon. Puisque M. le ministre a bien voulu reconnaître le sérieux de la C. G. T., peut-être pourrait-il nous dire si la représentation de cette dernière sera normalisée au conseil d'administration de la S. N. C. F. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Léon David. Réponse ? Aucune !

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, parlant tout à l'heure de la R. A. T. P., vous nous avez dit que la décision n'appartenait pas à vous seul et qu'il fallait tenir compte aussi du district et du syndicat des transports de la région parisienne. Quand je vous ai posé une question concernant les transports scolaires, vous m'avez répondu que la décision relevait de votre collègue M. le ministre de l'éducation nationale. Quand je m'adresserai à M. le ministre de l'éducation nationale, celui-ci me répondra qu'elle concerne le ministre des finances !

Je pensais que nous étions dans un régime où le principe de l'autorité de la décision était reconnu et appliqué par tout le monde. A partir du moment où vous diluez les responsabilités en les rejetant tantôt sur le syndicat des transports de la région parisienne, tantôt sur le district, tantôt sur le ministère de l'éducation nationale et tantôt sur celui des finances, il m'apparaît bien difficile de savoir exactement ce qui nous attend demain.

D'autre part, j'ai été assez surpris de vous entendre, à cette tribune, me faire grief de vous avoir reproché d'entreprendre quelque chose que les autres républiques n'auraient pas fait : il s'agit de la fermeture des lignes. Je n'ai jamais tenu de tels propos, monsieur le ministre. Je vous ai dit qu'il fallait être prudent lorsqu'on pensait à fermer des lignes et qu'il convenait surtout de se rendre compte que, la S. N. C. F. étant un service public, on ne pouvait pas, au gré de la volonté des technocrates, fermer 5.000 kilomètres de lignes aujourd'hui et 11.000 kilomètres demain, comme c'est votre intention. J'ai, en ce qui concerne le rôle du chemin de fer, une conception un peu différente de la vôtre.

Je n'étais pas parlementaire en 1937. J'aurais pu l'être, mais j'avais eu la mauvaise fortune d'être battu aux élections.

En tout cas, je ne pense pas que vous puissiez me faire le reproche de décisions prises entre le 1^{er} juillet 1937 et 1940. Ce n'était pas un ministère socialiste qui était au pouvoir et, par conséquent, je ne vois pas en quoi je pourrais en porter la responsabilité.

Mais vous, monsieur le ministre, vous serez responsable d'une décision qui va être prise prochainement.

On nous a parlé — c'était avant les élections de 1967 ; souvenez-vous-en, monsieur le ministre — de la fermeture de 5.000 kilomètres de lignes, dont certaines lignes de la circonscription, si mes souvenirs sont exacts, de M. Bettencourt qui occupait alors votre place, et d'autres de celle du Premier ministre, M. Pompidou. Comme on s'était rendu compte que les électeurs n'étaient pas satisfaits, on n'a plus parlé de la fermeture de ces 5.000 kilomètres de lignes.

Aujourd'hui, il faut faire des économies sur tout ; brusquement, on s'aperçoit que la fermeture de 5.000 kilomètres de lignes n'est pas suffisante et vous nous dites qu'on va en fermer environ 11.000 kilomètres !

Je vous déclare, monsieur le ministre, que c'est une erreur considérable et une faute car vous allez pénaliser des régions qui sont déjà en difficulté économique et qui vont voir leurs difficultés aggravées du fait qu'elles n'auront plus les moyens de locomotion et de communication qui leur sont indispensables.

J'ajoute que, même si vous remplaciez le chemin de fer par les autobus, vous créeriez, en raison de l'encombrement des routes — j'en connais quelques-unes dans ma région — des difficultés supplémentaires. Je vous demande de revoir la question et de ne pas prendre aussi rapidement des décisions qui porteraient préjudice à l'ensemble de l'économie nationale. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Hector Viron. Je demande la parole.

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

M. Hector Viron. Nous voudrions une réponse précise de M. le ministre sur la représentation de la C. G. T. au sein du conseil d'administration de la S. N. C. F. Déjà l'année dernière, lors de la discussion du budget, j'ai eu à deux reprises l'occasion de poser cette question qui est restée sans réponse. Le 29 août 1968, le Premier ministre de l'époque a donné l'assurance que cette situation serait régularisée. A l'occasion de la discussion du budget des transports, il serait souhaitable que cette question fût réglée une fois pour toutes. Il est anormal que l'organisation syndicale la plus représentative soit, en dépit de la loi, exclue du conseil d'administration. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Louis Jung. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jung, pour répondre à M. le ministre.

M. Louis Jung. J'ai été très impressionné par vos paroles, monsieur le ministre, et suis conscient de la nécessité d'une certaine productivité, mais aussi d'économies. Puisque vous vous êtes permis de faire des comparaisons en parlant de l'évolution européenne, permettez-moi une suggestion.

Je sais que de nombreuses lignes sont déficitaires ; mais, d'autre part, le ramassage scolaire fait dépenser beaucoup d'argent sur certaines lignes d'autobus. Vous voulez remplacer de petites lignes de chemin de fer par des autobus. Pourquoi ne feriez-vous pas étudier, comme la *Bundesbahn* en Allemagne et comme on le fait en Suisse, puisque certaines lignes d'autobus rapportent beaucoup grâce aux contributions des départements et du ministère de l'éducation nationale, la possibilité d'une solution de compensation ? Peut-être par ce biais pourriez-vous éviter de fermer certaines lignes déficitaires, grâce à une corrélation entre les horaires de certains autobus et des trains. Actuellement, de petites lignes sont en difficulté par le fait de privilèges anciens dont personne n'est responsable, mais qui ne permettent pas à ces lignes de fonctionner normalement.

Si vous pouviez faire étudier cette suggestion, peut-être trouveriez-vous là une solution. Il est inconcevable que des entreprises privées réalisent des bénéfices importants grâce à des subventions de l'Etat pendant que de petites lignes sont déficitaires. Peut-être, grâce à la régionalisation, des solutions seront-elles trouvées sur le plan local pour éviter que des régions soient dépourvues de transports ferroviaires. Nous sommes conscients que le bénéfice que vous retirerez de la fermeture de ces lignes sera minime car vous ne pourrez pas les fermer toutes, à moins que vous ne vouliez pénaliser certaines régions. Je sais pertinemment que ce n'est pas votre intention. Il y a là une étude à faire car les sommes dépensées pour les transports scolaires sont très importantes et permettraient peut-être de sauver un certain nombre de lignes de nos campagnes.

C'est pourquoi je serais très heureux que vous vouliez bien étudier cette suggestion.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur cette question des transports scolaires. Dans de nombreux cantons, il n'existe plus aucune ligne et, malheureusement, personne ne peut utiliser les transports scolaires. Peut-être pourrait-on permettre à une ou deux personnes qui veulent aller au chef-lieu de canton d'utiliser ces transports, ce qu'ils n'ont pas le droit de faire parce qu'ils ne sont pas parents d'élèves.

Je vous demande d'étudier la question à l'occasion de votre table ronde et de donner satisfaction aux usagers qui ne peuvent pas actuellement utiliser les transports scolaires.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Il se pose des questions de responsabilités et d'assurances !

M. Marcel Souquet. Je demande la parole.

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

M. Marcel Souquet. Monsieur le ministre, il m'a semblé vous entendre dire tout à l'heure que les bonifications de campagne ne relevaient pas de votre ministère. Si j'ai commis une erreur, je vous prie de m'en excuser.

Toutefois, le ministre des anciens combattants se référant d'abord aux observations formulées par le ministère de tutelle sur les bonifications de campagne, il paraît absolument logique que vous donniez d'abord votre avis sur les diverses questions soumises à votre appréciation. Lorsque nous avons entretenu le comité de liaison du service central du personnel de ces

importantes questions, il nous a fait savoir qu'il avait saisi le ministère des transports et attendait les décisions.

Au cas où vous n'accepteriez pas cette procédure, monsieur le ministre, et où vous penseriez devoir renvoyer au ministère des anciens combattants dans une navette sans fin, toutes ces propositions, nous nous permettrions de provoquer un colloque avec les organisations syndicales de la corporation en vue d'un examen commun des questions pour lesquelles un appui syndical est susceptible d'aider le comité de liaison des cheminots anciens combattants.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (I. Services communs et transports terrestres) qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 32 et 33 du projet de loi.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 1.042.071 F. »

M. Hector Viron. Nous voterons contre le crédit du titre III car, une fois de plus, nous n'avons obtenu aucune réponse à la question précise que nous avons posée.

M. Antoine Courrière. Le groupe socialiste votera contre également.

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

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : plus 1.339.545.000 F. » — (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 1.800.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 1.373.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 187.100.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 29.500.000 F. » — (Adopté.)

III. — MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant la marine marchande.

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

M. Jean Bardol rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits affectés à la marine marchande sont analysés dans mon rapport écrit. Je n'y reviendrai donc point, d'autant plus qu'ils seront très vraisemblablement remis en cause et que, déjà bien maigres aujourd'hui, ils risquent de devenir insuffisants demain.

Le rapport que j'ai l'honneur de présenter, au nom de la commission des finances, portera donc sur notre politique en matière de marine marchande, examinée plus particulièrement au travers de la situation de l'armement au commerce, de celle des Messageries maritimes, de nos pêches maritimes et du régime social des marins.

La situation de notre armement au commerce est très alarmante et les conséquences en sont graves sur les plans politique, économique et social. Monsieur le ministre, nous le constatons d'autant plus amèrement que la marine marchande, sur le plan mondial, n'est pas une industrie en stagnation ou sur le déclin, mais au contraire une industrie en pleine expansion. Cette expansion de la marine se poursuivra incontestablement car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux qui ne font et ne feront que s'amplifier avec l'accroissement de la population mondiale qui doit doubler dans trente ans.

Alors que la flotte mondiale se développe à un rythme rapide, malheureusement, la place de l'armement français régresse sensiblement tant au point de vue du nombre des navires que du tonnage. Notre flotte ne comptait plus que 585 navires au 1^{er} octobre contre 783 il y a six ans. Nous avons perdu 39 navires au cours des neuf derniers mois. En tonnage, notre flotte ne représentait plus en 1963 que 3 p. 100 de la flotte mondiale contre 4,2 p. 100 en 1962 ; 3 p. 100, alors que notre commerce extérieur représente 6 p. 100 des échanges mondiaux !

La situation continue à s'aggraver, comme le prouve la faiblesse, la diminution constante de la part du pavillon français dans nos propres échanges. Nous n'avons assuré en 1967, pour ce qui concerne notre propre trafic commercial, que 42 p. 100 à l'importation et seulement 24 p. 100 à l'exportation. Pire : le tonnage transporté a même diminué en valeur absolue.

Dans ces conditions, comment s'étonner que le déficit de la balance des frets, qui était de 350 millions en 1962, se soit élevé à plus d'un milliard en 1967 ? De combien sera-t-il demain ?

Si des mesures plus urgentes ne sont pas prises, la flotte française répondra de moins en moins à des besoins grandissants.

Les objectifs du V^e Plan qui prévoyaient un tonnage de 6.613.000 tonnes ne seront pas atteints. Notre flotte comptera au mieux, à la fin de 1970, 5.700.000 tonnes. Le déficit sera donc, par rapport aux objectifs pourtant modestes du V^e Plan, de près d'un million de tonnes.

Nous assistons d'ailleurs dans l'armement à un double phénomène. L'objectif du V^e Plan est réalisé en ce qui concerne le tonnage neuf — vous n'avez fait état, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale, que de ce tonnage neuf, mais nous pensons qu'il n'est pas possible de voir seulement cet aspect du problème — et il est même dépassé pour les pétroliers. Ce fait s'accompagne d'un déclassement beaucoup plus rapide que prévu de navires en service, d'où un déficit de la capacité totale de la flotte.

L'hémorragie est surtout grave dans les catégories de cargos pour marchandises diverses où nous ne représentons plus que 2 p. 100 de la flotte mondiale. C'est ce manque de cargos qui est la cause essentielle du taux de 24 p. 100 seulement de couverture de notre exportation.

C'est ce qui explique les affrètements toujours plus nombreux et plus importants de navires étrangers, avec des équipages étrangers. Nous avons affrété 146 navires étrangers en 1962 et 380 en 1967.

Certains armateurs français vendent ainsi leurs navires, bien souvent à un pavillon de complaisance, assurés qu'ils sont, au préalable, de pouvoir les affréter immédiatement après la vente. Il y a là quelque chose d'absolument anormal quand on pense qu'un certain nombre de ces armateurs ont peut-être bénéficié d'une aide de l'Etat pour la construction de ces navires.

Notre insuffisance en caboteurs de moins de 500 tonnes est non moins flagrante. Onze d'entre eux ont disparu depuis le 1^{er} janvier de cette année et nous ne comptons plus que 37 caboteurs, alors que nous devons en affréter plus de 150 chaque année.

Les chiffres concernant les navires actuellement en construction ou en commande jusqu'en 1970 pour le compte de l'armement français permettent de porter une appréciation sur l'évolution à court terme de notre flotte. En tonnage neuf, par rapport au tonnage actuel, la progression sera très sensible, de 39,3 p. 100 pour la flotte pétrolière, mais de 14,2 p. 100 pour les caboteurs et de 7,7 p. 100 seulement pour les cargos de ligne, alors que c'est pour ces deux dernières catégories que les déclassements sont et seront les plus nombreux.

On constate donc une accentuation de la tendance actuelle, à savoir un développement important de la flotte pétrolière et une stagnation ou un recul d'autres services, pourtant indispensables à notre économie et à nos finances.

Cette politique, en outre, a de graves conséquences pour l'emploi et ce dans des régions fortement frappées par le chômage comme la Bretagne, la Provence, le Boulonnais, etc. Il faut savoir que le nombre de marins embarqués, qui était de 40.460 au 1^{er} janvier 1964, est tombé à moins de 30.000 au 1^{er} octobre de cette année. Plus de 10.000 emplois ont été supprimés en quatre ans et demi. Il faut s'attendre à une nouvelle perte de 1.800 emplois d'ici au 1^{er} mai de l'année prochaine. La création récente de la commission nationale de l'emploi des gens de mer aidera, bien sûr, un certain nombre de marins, mais elle ne réglera pas les questions essentielles.

C'est tout le problème de la marine marchande qu'il faut repenser dans ce pays. Nous devons savoir d'abord si nous désirons ou non posséder une marine capable de répondre à nos besoins économiques et financiers et, pour cela, puissante en toutes ses composantes. Nous avons l'absolue certitude que nous en aurions le plein emploi et d'une façon durable car nous sommes loin actuellement de faire valoir les droits qui nous ont été dévolus par les conférences internationales. D'autre part, comme je le disais tout à l'heure, les trafics national et international ne feront que se développer. C'est pourquoi il est indispensable de mettre en œuvre un plan de relance spécifique de l'armement.

Mais, pour être efficace, ce plan de relance devrait, selon nous, avoir les caractéristiques suivantes et vous excuserez cette énumération :

Il devrait être élaboré et appliqué très vite, ce qui susciterait la confiance dans les milieux maritimes et faciliterait la soudure entre la flotte actuelle et la flotte de demain en évitant de nouveaux désarmements qui, cette fois, risqueraient d'être tragiques.

Il devrait être d'un niveau financier suffisant pour permettre la commande et la construction rapide du tonnage capable de répondre à nos besoins en couvrant au moins 50 p. 100 du trafic français tant à l'importation qu'à l'exportation.

Troisième caractère, sur lequel nous insistons particulièrement : l'aide doit être sélective et contrôlée. Elle doit être modulée en fonction de nos intérêts nationaux et s'intéresser plus particulièrement à la construction des navires qui nous

font le plus cruellement défaut, par exemple aux cargos de différents types et tonnages et à l'armement sec en général.

Le cabotage doit faire l'objet, dans le cadre du plan, d'une aide spécifique d'autant plus indispensable que toute aide en ce domaine a été supprimée depuis 1967.

Enfin — et j'en aurai terminé avec nos propositions sur les caractères de ce plan de relance — nous considérons que ce choix doit s'accompagner d'un contrôle rigoureux et d'une limitation de la pratique des affrètements étrangers. Les affrètements devraient avoir un caractère temporaire, pour couvrir les trafics de pointe. Ils sont aujourd'hui devenus permanents.

La mise en œuvre rapide d'un tel plan de relance est nécessaire pour le pays car elle aurait des résultats bénéfiques et durables sur les plans politique, économique, financier et social.

M. Léon Rogé. Très bien !

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Nous voudrions aussi attirer l'attention du Sénat — qui s'en est toujours vivement préoccupé — sur les projets concernant nos deux sociétés d'économie mixte : les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique.

Le Gouvernement a demandé aux Messageries maritimes de prévoir un plan de dégageant et de vente des huit paquebots qui lui restent, dont les sept armés actuellement à Marseille. Ce plan de dégageant sera appliqué en cinq ans, selon un calendrier échelonné qui figure dans mon rapport écrit.

Il est fait état, pour le justifier, d'une désaffection grandissante à l'égard du paquebot, provoquée par la concurrence de l'avion dont la vitesse et la capacité, en s'accroissant, condamnent à terme les navires à passer. Dans ces conditions, l'Etat considère qu'il ne peut couvrir indéfiniment un déficit qui ne ferait que croître.

Je rappellerai à ce sujet qu'en 1948 les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique ont été transformées en sociétés d'économie mixte liées à l'Etat par une convention en vertu de laquelle elles se doivent — c'est une obligation — d'assurer des services d'intérêt national sur des lignes imposées, en particulier pour la desserte des territoires d'outre-mer. Et c'est parce que ces services contractuels devaient s'avérer déficitaires en raison de leurs servitudes, comme dans toutes les autres marines marchandes du monde, qu'une subvention de découvert était prévue.

Nous sommes conscients des difficultés grandissantes rencontrées dans l'exploitation des paquebots et des problèmes qu'elle pose, mais nous sommes tout aussi conscients des conséquences politiques, économiques et sociales que leur disparition brutale et totale entraînerait.

Avec la suppression des lignes exploitées par les Messageries maritimes et celle des Antilles qui relève de la Compagnie générale transatlantique sera ainsi totalement abandonnée toute desserte par voie de mer des départements et territoires d'outre-mer, alors que nous savons très bien que certains pays voisins s'empresseront de reprendre l'exploitation de certaines des lignes intéressées.

Sur le plan économique et social, il faut savoir que le plan de dégageant des seuls paquebots des Messageries maritimes entraîne la suppression de 2.000 emplois d'ici à 1973, dont 90 p. 100 pour la seule ville de Marseille où il y a un taux de chômage déjà élevé et croissant et l'on conçoit la vive émotion qui règne dans notre grande cité maritime.

En effet, monsieur le ministre, les répercussions directes et indirectes sont graves pour les économies locale et régionale, l'exploitation des paquebots, comme chacun sait, étant la source de nombreuses activités économiques : réparations navales, peinture, carénage, entretien, avitaillement, manutention, batelage, transit, hôtellerie, commerce local, transports — taxis, S. N. C. F., avions — et j'en passe.

En présence de telles conséquences, il serait cependant illogique de prétendre maintenir indéfiniment et sur toutes les lignes des navires dont certains d'ailleurs sont inadaptes de fait de leur vétusté. Mais nous nous permettons de vous soumettre quelques sujets de réflexion.

Quelques-uns de ces paquebots semblent encore à même d'assurer certaines dessertes. C'est le cas, par exemple, du *Pasteur*, très belle unité de 17.500 tonneaux, mis en service il y a tout juste deux années et dont l'amortissement final était prévu seulement pour 1986. S'il en est ainsi, nous devons alors poser la question : pourquoi l'a-t-on construit ? Pour naviguer sept ans seulement ?

Certains impératifs politiques et économiques ne militent-ils pas en faveur du maintien d'un noyau moderne et efficace de paquebots sur certaines lignes qui, vous le savez, servent en même temps d'appui à notre commerce maritime ?

C'est le cas pour certains autres de nos voisins qui continuent à les subventionner.

Ne pourrait-on rechercher également la possibilité d'utiliser nos paquebots pour le développement de croisières économiques, universitaires, etc. ?

Il reste que le problème de fond, c'est la reconversion de la flotte et des structures et des activités des Messageries maritimes.

Pour cela, deux conditions sont à remplir. En premier lieu, il faut donner aux Messageries maritimes les moyens financiers, les dotations suffisantes en capital, permettant d'amorcer le plan de reconversion déjà proposé aux autorités de tutelle.

En second lieu, il convient d'opérer le délestage des paquebots, au fur et à mesure que s'effectue la reconversion, de façon que les emplois supprimés soient compensés par des emplois nouveaux.

Chaque retrait de paquebot pourrait être compensé par la mise en service de deux cargos au minimum, car les lignes libres traditionnelles de la compagnie en auraient la pleine utilisation dès maintenant.

Le fonds de commerce des Messageries maritimes est en effet très sain. La société, a, actuellement, l'emploi de vingt cargos supplémentaires à ceux qu'elle possède en propre.

Elle affrète quatorze navires en quasi permanence. Plus de 50 p. 100 du tonnage qu'elle transporte par cargos est représenté par des affrètements. Elle est loin d'avoir exploité toutes les possibilités qui lui sont offertes par les droits qui lui ont été dévolus par les conférences internationales.

En outre, comme pour toute la marine marchande, le développement du trafic mondial lui ouvre et lui ouvrira de nouvelles perspectives.

C'est pourquoi le plan de reconversion prévu ne doit constituer qu'une amorce, un départ.

Ce plan ne peut être mené à bien, monsieur le ministre, que si les moyens financiers nécessaires sont mis à la disposition de la société. Cette année, figure dans le budget une dotation en capital de 40 millions à partager entre nos deux sociétés d'économie mixte. C'est la première fois et le fait est donc en lui-même positif, mais la dotation est nettement insuffisante puisqu'elle ne permet même pas à chacune des compagnies de couvrir l'achat d'un seul cargo classique.

Nous sommes loin des besoins auxquels l'Etat devrait faire face. Cela est d'autant plus justifié que depuis 1948, date de la signature de la convention, le déficit provoqué par l'exploitation des lignes contractuelles est loin d'avoir été couvert par les subventions.

L'insuffisance des subventions peut être évaluée à 217 millions de francs depuis vingt ans. Les Messageries maritimes — la commission des finances du Sénat le rappelle depuis des années — ont toujours dû éponger le complément de déficit par les bénéfices réalisés par ailleurs sur les lignes libres.

Si cette moins-value avait été versée, la reconversion des Messageries maritimes aurait pu s'amorcer beaucoup plus tôt.

C'est pourquoi nous considérons que l'Etat est responsable de la dégradation financière actuelle. Il détient, ne l'oublions pas, 80 p. 100 des actions et il doit prendre d'urgence les mesures financières de nature à permettre aux Messageries maritimes de réaliser les investissements nécessaires à une véritable reconversion.

Cela vaut, bien sûr, pour la Compagnie générale transatlantique. Nos deux sociétés de standing international pourraient, devraient devenir les instruments principaux du renouveau, de l'expansion de notre flotte marchande.

La situation de notre industrie des pêches maritimes n'est pas plus satisfaisante, malheureusement, que celle de notre armement au commerce. Il est caractéristique par exemple de noter que les crédits qui y sont consacrés dans le « premier projet de budget 1969 » soient les seuls qui n'enregistrent aucune augmentation par rapport à 1968.

Si les navires ont un meilleur rendement, la diminution de leur nombre est alarmante. Pour ne citer qu'un exemple, le programme de construction prévu à Boulogne-sur-Mer pour 1967 n'a été réalisé qu'à 30 p. 100 et, fait plus inquiétant encore, pour la première fois depuis la Libération, il n'y a plus aujourd'hui dans le premier port de pêche de France un seul chalutier en commande.

Les objectifs du V^e Plan, là aussi, sont loin d'être atteints. Ils prévoyaient la construction annuelle de 25.000 tonneaux. Alors que 20.000 tonneaux devaient être construits chaque année pour la pêche industrielle, seulement 12.000 l'ont été en 1966 et 11.000 en 1967.

De ce fait, le nombre d'emplois régresse dans des proportions considérables. De 50.000 en 1958, le nombre des marins pêcheurs est tombé à 40.000 en 1967.

Boulogne-sur-Mer, que je citerai encore, qui comptait 2.000 marins à la pêche industrielle en 1950, n'en compte plus guère que 1.150 aujourd'hui.

Quant à la production, elle est à peu près stationnaire.

Plus encore que le tonnage, c'est la valeur du poisson débarqué qui est à prendre en considération, car elle détermine la rentabilité de l'armement et le salaire des marins. La valeur globale a augmenté de 3,7 p. 100 en 1967, ce qui est inférieur à l'augmentation des charges et des prix en général.

D'autre part, il faut noter de profondes différences de valeur, de tonnage selon les régions, les genres de pêche et les espèces.

C'est ainsi que la production de Boulogne a diminué de 10 p. 100 en tonnage et de 2,7 p. 100 en valeur, celle de Lorient de 3,6 p. 100 en tonnage et de 1 p. 100 en valeur, celles des pêcheurs de Méditerranée de 10 p. 100 en valeur bien qu'il y ait eu augmentation de 6 p. 100 en tonnage.

L'évolution des prix doit s'examiner sur plusieurs années ; en francs constants, le prix moyen du kilogramme de poisson, qui était de 1,38 franc en 1962, est tombé à 1,21 franc en 1967.

La situation s'est encore dégradée au cours des dix premiers mois de cette année pour tous les genres de pêche, pêche industrielle, pêche artisanale et grande pêche.

Les marins arrivent aux limites des possibilités humaines quant au rendement.

Pour la pêche industrielle, on peut dire qu'ils effectuent 400 heures de travail pour 25 jours de mer par mois, ce qui représente 16 heures par jour. Ils sont rémunérés en fonction de la valeur du poisson débarqué. Ils ont donc vu leurs salaires réels s'effondrer au cours de ces dernières années, ce qui explique la désaffectation grandissante à l'égard du métier.

La cause essentielle du marasme de nos pêches maritimes réside dans le développement des importations en provenance des pays tiers et surtout des pays de la C. E. E.

En 1967, les importations se sont élevées à 189.000 tonnes pour une valeur de 543 millions, la moitié de la valeur de notre production.

Comme on parle beaucoup en ce moment du déficit de la balance commerciale — celui de la balance des frets est de 1 milliard, je le disais tout à l'heure — j'indique que le déficit de la balance commerciale extérieure en ce domaine est passé de 120 millions à 513 millions en dix ans.

La part des pays de la C. E. E. dans ces importations s'est accrue considérablement puisqu'elle est passée en dix ans de 35 à 77 p. 100 pour les poissons frais et congelés et de 24 à 41 p. 100 pour les poissons salés, séchés ou fumés.

Si les importations concurrentielles nous font tant de mal, c'est que nous ne luttons pas à armes égales. La libération des échanges et la suppression quasi-totale des droits de douane sont des faits accomplis, mais il n'y a toujours pas de règlement poissonnier commun.

Pour neutraliser les effets des accords du G. A. T. T., si néfastes pour nos pêches, puisqu'ils ont supprimé tout droit de protection de notre marché poissonnier, certains pays communautaires ont décidé d'apporter à leur industrie des pêches d'importantes aides étatiques dans tous les domaines : structures, aide directe aux produits, etc.

Le comité central des pêches maritimes se livre actuellement à une étude sérieuse et poussée des différentes aides directes et indirectes apportées à la pêche dans les pays tiers et dans ceux de la C. E. E.

D'ores et déjà, on peut affirmer que si l'aide totale en France s'élève seulement à 1,6 p. 100 de la valeur de la pêche, elle s'élève à 10 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, à 19 p. 100 en Grande-Bretagne et à 20 p. 100 en Norvège.

Dans de telles conditions, le poisson étranger envahit donc notre marché à des prix sans concurrence qui font s'effondrer nos cours à la production.

C'est pourquoi votre commission estime nécessaire d'élaborer solidement des solutions susceptibles de donner à notre industrie des pêches maritimes la place qu'elle doit tenir dans l'économie nationale et régionale et, partant, dans l'équilibre de notre balance commerciale.

Elle demande avec insistance le dépôt d'un projet de loi de programme concernant plus particulièrement les trois grands secteurs de nos pêches maritimes : la grande pêche, la pêche industrielle et la pêche artisanale.

Cela est d'autant plus nécessaire, monsieur le ministre, que le règlement poissonnier européen, qui, sur le plan des marchés, ne prendra vraisemblablement en considération que six espèces, ne concernera que 50 p. 100 de notre production.

Cette loi d'orientation devra déterminer la forme des aides et fixer le montant financier à y consacrer.

Les règlements communautaires des pêches doivent être adoptés prochainement à Bruxelles. Ils concernent les structures, l'organisation des marchés et la fixation du tarif extérieur.

Votre commission demande instamment au Gouvernement d'agir de telle sorte que la France soit placée sur un pied d'égalité avec ses partenaires.

Elle considère qu'il est indispensable, en particulier, d'uniformiser les différentes formes d'aides directes et indirectes, d'établir des normes identiques en ce qui concerne la qualité et les moyens de conservation du poisson, d'harmoniser les législations sociales sur les bases les plus élevées, de ne pas créer de discordances dans l'organisation des marchés.

C'est la survie et ensuite l'expansion des pêches françaises qui sont en jeu.

D'autres mesures sont à prendre dans l'immédiat. Assurer un prix minimum garanti à la production, serrant le plus près possible le prix de revient — c'est la condition d'une rémunération minimum garantie des marins — obtenir une coordination de l'action des différents F. R. O. M. — fonds de régularisation et d'organisation des marchés — et leur accorder des ressources financières pour qu'ils puissent intervenir plus efficacement dans l'organisation des marchés, pour adapter l'offre à la demande, pour promouvoir la qualité ; contrôler et limiter les importations non complémentaires par la fixation de prix minimum suffisants à la frontière ; assainir le circuit de distribution, ce qui est réclamé depuis un grand nombre d'années mais qui n'est pas suivi d'effets ; enfin, renforcer les actions de propagande par une refonte de l'organisme qui en est chargé.

Je terminerai par l'irritante question des pensions.

Alors que l'établissement national des invalides est la plus ancienne institution sociale de notre pays, les marins, surtout ceux des basses catégories, bénéficient de pensions presque toujours inférieures à celles des salariés du secteur privé ou public. Aucun régime de retraite complémentaire ne vient améliorer leur situation.

Les pensions des veuves sont particulièrement faibles.

Cette insuffisance est due au fait que l'article 55 de la loi du 12 avril 1941 modifié par l'article 14 de la loi du 22 septembre 1948 a été incorrectement appliqué.

Pour avoir une idée du retard pris par les pensions, il suffit de savoir qu'au 1^{er} août 1966, pour la quatrième catégorie par exemple la plus nombreuse, le salaire forfaitaire qui sert de base de calcul pour la pension aurait dû être majoré de 60 p. 100 pour être égal au salaire réel moyen.

Nous demandons donc qu'il soit procédé à une révision des salaires forfaitaires pour qu'ils soient le reflet le plus exact possible des gains des marins.

Lors de la dernière majoration des salaires forfaitaires — décret du 23 août 1968 — 1 p. 100 a été acquis au titre du « rattrapage ». C'est une amorce, mais c'est insuffisant.

Par contre, nous nous devons de souligner un point positif : le décret n° 68-902 du 7 octobre 1968 entraîne un reclassement pour les marins de certaines catégories.

Ainsi les marins classés dans l'une des treize premières catégories, sont placés dans la catégorie immédiatement supérieure dès lors qu'ils totalisent dix ans d'ancienneté dans la même catégorie.

De même, après soixante mois de navigation, les titulaires du certificat d'apprentissage maritime, classés en quatrième catégorie, sont reclassés en cinquième.

Quant aux maîtres d'équipage, maîtres mécaniciens et maîtres électriciens des navires automatisés, ils sont classés dorénavant en huitième catégorie.

Nous nous félicitons de ces mesures réclamées depuis toujours, mais nous devons attirer votre attention sur ce que nous considérons comme une grave lacune et un grave problème, car cela constituerait un précédent quant à la législation sociale des marins. Ces dispositions, qui entrent en vigueur au 1^{er} juin 1968, ne seront pas applicables à ceux qui sont déjà pensionnés. C'est une profonde injustice et le mécontentement des vieux marins est légitime.

En effet, les taux des pensions seront dorénavant différents pour les marins, selon qu'ils auront quitté la mer le 30 mai ou le 2 juin de cette année, alors qu'ils auront navigué ensemble, parfois sur les mêmes navires, qu'ils auront rempli les mêmes fonctions, qu'ils auront acquitté les mêmes cotisations.

Vous avez invoqué, monsieur le ministre — vos services ainsi que l'administration — le principe de la non-rétroactivité de la loi. Nous contestons cette position quant au régime spécial des marins. En effet, le principe de la rétroactivité est admis et appliqué dans la loi même qui régit le régime des pensions des marins.

L'article 12 de la loi du 22 septembre 1948 stipule : « Les pensions et allocations déjà concédées seront révisées sur la base des dispositions prévues ci-dessus pour les nouvelles liquidations. »

Ceux qui sont déjà pensionnés ont été soumis au nouveau régime de détermination du calcul des pensions.

La rétroactivité découlant de la loi précitée a été appliquée ultérieurement à plusieurs reprises. Nous citerons par exemple : d'une part, la loi de décembre 1956 instituant le droit à une pension proportionnelle après 180 mois de mer a été appliquée rétroactivement ; d'autre part, le décret du 13 août 1957 accordant aux chefs mécaniciens, en ce qui concerne le taux des pensions, la parité avec les commandants.

Il n'a même point été nécessaire que la rétroactivité figurât dans le texte. Il a suffi d'une circulaire en date du 22 août 1957 du directeur de l'E. N. I. M. qui précisait : « Cette mesure prend effet du 1^{er} juillet 1957 et elle est applicable tant aux pensions concédées avant qu'après cette date. »

En dehors de ces aspects juridiques, c'est une question de logique, de justice sociale. C'est pourquoi votre commission demande avec insistance l'application aux marins pensionnés avant le 1^{er} juin 1968 des dispositions arrêtées par le décret du 7 octobre 1968.

J'en ai terminé.

J'aurais voulu entretenir également notre assemblée des importantes questions de la réforme de l'administration des affaires maritimes, de l'enseignement maritime, de la construction navale, qui d'ailleurs sont traitées dans mon rapport écrit. Il est regrettable qu'un problème aussi important que celui de notre marine marchande, pour le présent et pour l'avenir de notre nation, ne soit évoqué qu'à l'occasion du débat budgétaire.

Je répète — ce sera notre conclusion — qu'il est temps de rendre à la France son lustre maritime d'antan. Ce n'est point là question de prestige, mais un impératif national, tant sur le plan économique que social et financier.

Sous le bénéfice de toutes ces observations et sous réserve de modifications ultérieures, la commission des finances soumet à l'appréciation de votre assemblée le budget de la marine marchande pour 1969. (Applaudissements.)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport écrit qu'au nom de la commission des affaires économiques et du Plan saisie pour avis j'ai cru pouvoir établir sur le budget de la marine marchande et des pêches, comprend deux parties bien distinctes.

La première est de pure information ; elle tend à exposer aussi objectivement que possible la situation de l'armement français en face de la conjoncture maritime internationale, sans omettre de souligner les incidences à son endroit des événements de mai et de juin derniers. Elle tend également à rendre compte au Sénat des activités de nos principales compagnies de navigation et des perspectives préoccupantes qui sont les leurs, en présence de problèmes propres à l'armement et au commerce.

Nous n'avons pas manqué de souligner non plus, dans le domaine des constructions navales, la place honorable de notre pays, malgré le handicap de charges sociales particulièrement élevées. Il nous paraît, en effet, indispensable de bien connaître cette situation si nous voulons mieux comprendre la portée des décisions gouvernementales et porter à travers les divers chapitres budgétaires un jugement de valeur sur la politique maritime du Gouvernement. C'est une évidence, un truisme d'affirmer que le budget est bien la mise en œuvre des moyens que l'Etat propose pour réaliser sa politique. Aussi, notre seconde partie, qui est essentiellement critique, traite-t-elle de ces moyens, notre rôle étant ici de rechercher en toute objectivité si les objectifs des plans précédemment discutés et approuvés peuvent être atteints avec les moyens dont nous allons disposer après le vote de ce budget ou si, au contraire, il serait opportun de s'orienter différemment.

Je n'ai certes pas l'intention d'examiner chapitre par chapitre les crédits inscrits dans ce budget, tant pour le fonctionnement des services que pour le soutien d'une politique qui se veut d'expansion. La durée de la discussion budgétaire étant limitée, j'aurai le souci de ramener mon intervention à l'essentiel, me permettant pour le surplus de vous renvoyer au document écrit qui se trouve entre vos mains. Aussi n'aurai-je d'autre dessein que de vous soumettre les quelques observations que votre commission des affaires économiques et du Plan a cru devoir formuler, en ce qui concerne les deux grandes activités qu'administre le secrétariat général de la marine marchande : l'armement au commerce et les pêches maritimes.

Avant de traiter ces deux questions essentielles, il m'a été demandé en premier lieu de souligner l'insuffisance des moyens nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des services de l'administration côtière dans ses missions traditionnelles de police de la navigation et de surveillance des pêches au moment où notre zone de souveraineté s'étend aux limites des douze milles.

Il m'a été demandé, d'autre part, d'évoquer le problème que posent les projets de modification des structures de l'administration des affaires maritimes. Si l'on veut bien reconnaître au corps des administrateurs de l'inscription maritime, je veux dire des affaires maritimes, j'en suis encore à l'appellation d'hier alors que cette inscription maritime est devenue l'administration des affaires maritimes — si l'on veut reconnaître à ce corps, dis-je, des qualités de compétence et de dévouement, c'est comme à regret qu'on leur concède des avantages de carrières qui sont accordés à tous les autres corps d'officiers.

Pour ceux qui, comme moi, sénateur d'un département côtier, les voient à l'œuvre tous les jours dans la diversité de leurs tâches, il ne saurait y avoir la moindre réticence, la moindre restriction quant à l'appréciation de leur valeur professionnelle. Véritables conseillers économiques, ils sont appelés souvent, notamment

dans les ports de pêche, à rechercher des solutions aux problèmes difficiles que posent la production et la commercialisation du poisson, réalisant des ententes entre producteurs et mareyeurs. Leur rôle d'arbitre dans les conflits entre armements et marins est également loin d'être négligeable. Leur fonction de magistrat instructeur ou de président du tribunal commercial maritime leur confère en outre une autorité indiscutable. Dans ces tâches parfois difficiles, ils savent faire preuve de psychologie et allier la science du droit à la connaissance approfondie des règlements maritimes.

Le corps des administrateurs des affaires maritimes répond donc pleinement à ce qu'on attend de l'administration dans la recherche de l'efficacité.

Certes, nous n'entendons pas écarter toute idée de réforme. Mais la création envisagée de 4 directions et 22 circonscriptions ne trouvera aucun fondement solide ni dans sa départementalisation, ni dans sa régionalisation. Elle n'aboutira qu'à éloigner l'administration des administrés. Ce sera condamner cette administration des affaires maritimes à l'inertie et entraîner pour l'expédition et le règlement des affaires de sa compétence les retards et autres difficultés que ne manquera pas d'engendrer une telle opération centralisatrice.

Un rapport aurait été déposé sur ces problèmes par une commission Ecal. Qu'en est-il sorti ? Le mystère dont on semble entourer ses conclusions n'est pas de nature à favoriser le travail des services du littoral.

Aussi votre commission des affaires économiques, soucieuse du bon fonctionnement des activités maritimes, demande au Gouvernement de ne s'arrêter qu'aux mesures qui permettront aux services détachés de la marine marchande de mener à bien leur tâche, dans le souci d'une plus grande efficacité.

La seconde question est sans doute la plus importante de celles que nous avons à traiter : elle concerne les transports maritimes.

Je m'excuse par avance de ce que mon rapport fera peut-être, sur certains points, double emploi avec celui du rapporteur de la commission des finances. J'espère que notre façon de traiter le problème aura pour effet de vous intéresser.

L'ensemble des crédits qui sont accordés aux transports maritimes cette année atteint le chiffre de 257 millions de francs. Ces crédits font l'objet de cinq chapitres dont l'examen nécessite quelques observations.

Le premier de ces chapitres, qui porte le n° 45-02, concerne l'aide en faveur de l'armement au cabotage. Il se traduit par la mention « néant ». Malgré les protestations unanimes des parlementaires côtiers lors de la précédente session budgétaire, vous n'avez par cru devoir, monsieur le ministre, rétablir un crédit que vous aviez supprimé l'an dernier. Le Gouvernement se refuse à prendre en considération le rôle primordial que joue pour l'avenir de certaines de nos régions côtières une flotte de caboteurs reliant entre eux nos ports secondaires et leur apportant une activité qui se répercute inmanquablement sur l'arrière-pays. Il est vraiment regrettable de voir certains trafics, les bois du Nord, les ciments, les engrais, les résidus de charbon ou de pétrole effectués par les navires allemands ou hollandais aux dépens de notre armement au cabotage et de nos marins. Ceux qui acceptent un tel état de choses sans protester — je crois savoir monsieur le ministre, qu'ils n'appartiennent pas à votre département ministériel — portent en tout cas pour l'avenir de la marine marchande française une lourde responsabilité.

Le chapitre 45-03 prévoit, au titre des allocations compensatrices en faveur de l'armement naval, un crédit de 63 millions, en augmentation de 500.000 francs sur celui de 1968. Ce crédit sera réparti suivant des modalités nouvelles fixées par les dispositions de l'article 74 de l'actuelle loi de finances, article qui affecte désormais la totalité du crédit à l'aide sélective. La commission des affaires économiques a adopté ce texte, faisant droit par avance à la demande présentée à notre assemblée.

Le chapitre 63-01 fixe le montant de la prime de modernisation des cargos de ligne, qui passe cette année de 25 millions votés pour 1968 à 30 millions. Ces deux chapitres : 45-03 sur les allocations compensatrices et 63-01 sur les primes de modernisation des cargos de ligne, établissent l'effort du Gouvernement à 93 millions de francs en faveur de l'armement naval.

Les mesures qui doivent en découler permettront-elles à notre flotte de commerce de voir s'arrêter cette hémorragie de petits et moyens navires dont 32 ont disparu au cours du dernier trimestre ? Si l'application des accords de Grenelle aux transports maritimes a eu pour effet d'accélérer ce mouvement, celui-ci existait déjà bien avant, puisque d'octobre 1967 à octobre 1968, notre flotte s'était privée de 56 navires, ce qui représente à peu près un tonnage de 150.000 à 200.000 tonnes.

Cet état de choses entraîne un déficit constant de notre balance des frets qui atteint cette année un milliard de francs exprimés en devises fortes, au moment où l'on doit défendre la monnaie et une détérioration de notre fonds de commerce maritime, puisque si nos navires disparaissent, les cargaisons demeurent et que nous sommes obligés d'affréter des navires étrangers pour les transporter.

Au point de vue social, il y a 11.000 emplois de moins qu'en 1962 et d'ici le 1^{er} mai 1969, il est prévu une nouvelle diminution de 1.800 emplois. Ces chiffres ne sont pas contestés. Ils résultent des travaux de la commission nationale de l'emploi des gens de mer qui a tenu sa première réunion au secrétariat général de la marine marchande le 5 novembre dernier.

Certes, après avoir fait ces constatations désagréables, il nous faut reconnaître que l'armement français a passé des commandes importantes de l'ordre de 2 millions de tonnes environ, mais ces commandes concernent surtout des pétroliers, des navires-citernes de gros tonnage et des cargos polythermes. Il s'agit là d'une opération qui peut augmenter le potentiel de notre flotte mais qui, indiscutablement, réduit le nombre des emplois.

N'est-ce pas le moment d'évoquer les avantages que le plan Morin pouvait apporter à l'armement et qui prévoyait 4 formes d'aide que, malheureusement, on n'a pas toujours respectées : un dégrèvement de l'impôt sur les assurances maritimes ; la suppression des charges incombant directement à l'armement du fait de l'application de l'article 79 du code de travail maritime ; la suppression de l'impôt sur les salaires du personnel navigant.

Je m'empresse d'ailleurs de dire, si j'en juge par le discours qu'a fait hier à l'Assemblée nationale le Premier ministre, que cette mesure sollicitée par l'armement au commerce depuis déjà un certain nombre d'années sera appliquée à l'ensemble du commerce français et de l'industrie ; en effet, la décision serait déjà prise par le Gouvernement de supprimer purement et simplement l'impôt sur les salaires. Par conséquent, c'est une mesure qui aurait dû être prise depuis longtemps en ce qui concerne la marine marchande, car elle aurait eu pour effet d'améliorer, dans des proportions considérables, la situation de celle-ci en réduisant une charge qui pesait lourdement sur ses épaules.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Nous aurons tout de même agi à son égard comme des précurseurs.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je constate, monsieur le ministre, que la marine marchande a souvent été un précurseur dans bien des domaines, ne serait-ce qu'en matière sociale où il faut remonter à Colbert pour retrouver la sécurité sociale qui ne fut « découverte » qu'il y a seulement vingt ou trente ans.

La quatrième forme d'aide est la création d'une prime d'incitation à la construction de cargos de ligne modernes. Or, je déplore que des dépenses résultant de l'article 79 ne soient couvertes que partiellement, dans des proportions moindres que l'an dernier, en raison de l'insuffisance des crédits. Quant à la taxe de 5 p. 100, je me réjouis que ce soit là une mesure définitive.

Personne ne méconnaît pourtant l'intérêt qui s'attache à ces diverses formes d'aide. Aussi de tous côtés vous est-il demandé un nouveau plan de relance spécifique des investissements de l'armement au commerce. A cette question, qui vous a été posée à l'Assemblée nationale, vous avez répondu que vous envisagiez favorablement une telle éventualité. Puissiez-vous donner des apaisements sur ce point dans quelques instants.

Toujours dans le domaine de l'armement au commerce, il nous faut mentionner les deux chapitres qui concernent les deux compagnies nationales : la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes qui, en vertu des dispositions des conventions qu'elles ont passées avec l'Etat, se voient attribuer une subvention qui est cette année de l'ordre de 124 millions 250.000 francs. Or, ce concours apporté par l'Etat, comme l'a souligné le rapporteur de la commission des finances de l'Assemblée nationale, est très inférieur à ce qu'il devrait être. Le respect des conventions librement consenties prévoyait, en effet, le versement de crédits d'ajustement lorsque le déficit des comptes contractuels dépasserait certains niveaux. Pour les seuls exercices 1965, 1966 et 1967, la dette de l'Etat atteindrait, de ce chef, 43.730.000 francs pour les Messageries maritimes et 60 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique. Sommes qui seront portées, à l'expiration de l'exercice en cours, à 65.740.000 francs pour les Messageries maritimes et à 125 millions pour la Compagnie générale transatlantique. Ce n'est pas, vous en conviendrez monsieur le ministre, avec le crédit de 40 millions de francs inscrit à ce chapitre nouveau 64-02, et destiné à la reconversion des activités de nos deux compagnies nationales, que va se régler la douloureuse affaire des paquebots.

J'admets que vous ayez raison de condamner les navires à passagers, encore faut-il donner à ceux qui les exploitent les moyens de se reconverter. Est-ce avec ces 40 millions de francs que vous allez permettre aux Messageries maritimes d'acheter la quinzaine de cargos dont cette compagnie a besoin pour employer son personnel navigant ? Que penser de votre plan de cinq ans pour le dégageant des paquebots ? N'est-ce pas dépenser des millions sans régler la reconversion avec, au bout du compte, le même problème social ? Cette mesure de « délestage », qui est peut-être saine et qui nécessite du courage, ne découlera que d'un choix politique, la reconversion n'étant possible qu'avec l'aide de l'Etat et l'octroi de dotations suffisantes

aux deux compagnies nationales. Votre réponse aujourd'hui sera sans doute plus facile qu'hier, car vous ne manquerez sans doute pas de vous retrancher derrière les mesures d'austérité qui s'imposent pour redresser la situation ! (Sourires.)

Mais, dans les mesures de redressement que le Gouvernement va être amené à prendre, il y aura un choix à faire. Ce choix devrait favoriser la marine marchande en raison des devises qu'elle est à même d'apporter à notre économie. La Grande-Bretagne qui connaît, elle aussi, une crise particulièrement grave, consciente de l'intérêt que représente pour son économie la marine marchande, n'a pas hésité à adopter un système d'aide mettant à la disposition de ses armements des primes d'investissement fixées à 25 p. 100 du coût de construction des navires !

Enfin, avant d'en finir avec le dossier de l'armement au commerce, je me permets de vous poser une question sur l'application éventuelle de l'article 84 du traité de Rome aux transports maritimes. Les mesures qui pourraient être prises, en effet, au sein de la communauté ne manqueraient pas de faciliter la lutte contre la concurrence de certains pays venus tard à l'armement maritime et qui aujourd'hui ne reculent pas devant les moyens pour étendre leur trafic et prendre place sur toutes les lignes.

Sur ce point d'ailleurs, je vous renvoie à quelques lignes de mon rapport figurant dans le chapitre : « Le niveau des échanges maritimes », et je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous approuverez leurs termes.

D'autres problèmes auraient mérité des développements importants, notamment les pêches maritimes dont les crédits restent stationnaires, sauf ceux affectés aux programmes d'adaptation qui, eux, se trouvent réduits de 800.000 francs. Je vous demande de vous reporter au rapport écrit, me permettant toutefois de déplore que le plan Morin établi pour alléger les charges d'armement au commerce n'ait pas été appliqué à l'armement à la pêche. Ces mesures eussent en effet permis à celui-ci de réduire ses prix de revient et de supporter la concurrence étrangère, qui se fait sentir d'autant plus vigoureusement depuis la réalisation de l'union douanière que certains pays accordent à leurs ressortissants des aides substantielles.

Je ne vous apprendrai rien que vous ne sachiez déjà en vous rappelant les termes du rapport moral de la récente réunion du comité central des pêches maritimes : situation alarmante de la pêche, dégradation de la rentabilité du chalutage, stagnation voire diminution des salaires, incertitude de l'avenir, désaffection pour le métier ; voilà les termes employés par le directeur de cet organisme devant l'assemblée générale.

C'est dans ce climat que vous allez discuter prochainement à Bruxelles. Nous vous faisons confiance, monsieur le ministre, mais, quelle que soit la conclusion des débats de Bruxelles, dès à présent la commission des affaires économiques unanime vous demande de bien vouloir préparer la loi d'orientation pour la pêche que toute la profession appelle de ses vœux.

Un dernier problème que votre rapporteur ne voudrait pas ne pas évoquer est celui du régime social des marins, plus particulièrement de l'établissement des invalides de la marine. Ce dernier voit en effet cette année sa subvention augmenter dans des proportions sensibles, puisque, de 351.172.662 francs pour 1968, elle passe à 404.687.340 francs, soit 53.514.678 francs de plus que l'an dernier. Cette augmentation s'explique et se justifie, d'une part par l'application stricte des dispositions de l'article L. 42 du décret du 21 mars 1968 touchant la revalorisation des salaires forfaitaires — c'est la reproduction, du reste, du fameux article 55 qui a fait couler beaucoup d'encre et aussi beaucoup de salive dans nos Assemblées — d'autre part, par les décisions récemment prises en vertu du décret du 20 octobre 1968 concernant le reclassement des pensions de catégories inférieures.

Tout en approuvant ces mesures — qui auraient pu être prises plus tôt, car si l'une ne découle que d'une application loyale des textes en vigueur, l'article 55, la seconde répond à un souci de justice sociale — votre commission des affaires économiques regrette que les dispositions nouvelles soient refusées aux marins déjà pensionnés ce qui aboutit, contre l'esprit de la loi de 1948, à créer des générations différentes de bénéficiaires.

C'est en effet le principe de la non-rétroactivité des lois, dont a parlé tout à l'heure mon collègue M. Bardol au nom de la commission des finances, qui est invoqué ici, mais dans des conditions vraiment choquantes et inacceptables.

Déjà, diverses modifications du texte de 1948 avaient placé dans des situations très différentes des pensionnés qui réunissaient pourtant, au moment où ils entendaient faire valoir leurs droits à pension, des conditions absolument identiques, tant en ce qui concerne les fonctions exercées et le genre de navigation pratiquée que le montant des cotisations acquittées. Ces modifications successives ont créé des disparités injustes et inadmissibles.

M. Henri Henneguelle. C'est exact !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Le conseil supérieur des invalides de la marine est chargé de préparer une réforme de la caisse de retraite des marins. Votre commission des affaires économiques souhaite que les dispositions à venir ne permettent plus ces disparités choquantes, mais que soit au contraire retenu dans le classement catégoriel des pensionnés un principe d'égalité basé sur le versement pendant cinq années de cotisations telles qu'elles sont définies à l'article L. 42 du décret du 21 mars 1968. Ainsi, il sera mis fin à un malaise au sein de la profession.

M. Henri Henneguelle. Très juste !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Ainsi, on ne verra plus des marins pensionnés antérieurement à 1959, justifiant de cinq années de navigation dans des fonctions de neuvième catégorie, classés en quatrième catégorie sous le seul prétexte qu'au moment de leur mise à la retraite ils n'ont pu apporter la preuve que leur situation était due à des circonstances indépendantes de leur volonté. Cette exigence a disparu à la suite de l'ordonnance du 31 décembre 1958 sans que, malheureusement, le régime antérieur ait été modifié. C'est une modification qui, à mon sens, s'impose pour éviter cette disparité choquante qui existe entre les différents pensionnés de nos quartiers maritimes.

Un autre cas également choquant que je vous soumetts découle de l'application de certains textes du régime de la caisse générale de prévoyance. Les veuves de marins victimes d'accident professionnel ont vu leur pension majorée de 30 p. 100, il y a quelques années. Cette mesure n'a pas été étendue aux veuves de marins décédés de maladie contractée en service.

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. C'est exact !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Il s'agit bien pourtant de situations absolument identiques. Les veuves de marins décédés de maladie contractée à bord sont tout aussi dignes d'intérêt que les veuves de marins victimes d'accident professionnel. Prenons le cas d'un marin qui est mort noyé victime d'un accident professionnel et le cas de celui qui, ayant été sauvé au moment où il allait se noyer, a contracté une congestion pulmonaire et en est mort quelques jours après : la veuve du premier touchera une pension majorée de 30 p. 100, la veuve du second se verra écartée de ce bénéfice. Il y a là quelque chose de choquant et j'appelle votre attention — alors qu'un texte réformant le décret de 1938 est, je crois, établi et sera soumis au Parlement un jour prochain — sur la nécessité de rétablir cet équilibre entre des situations semblables.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations qu'au nom de la commission des affaires économiques et du Plan j'ai cru devoir faire sur votre budget. Elles n'obéissent qu'au seul souci de donner à la marine marchande française la place que tous devraient lui reconnaître. Votre long passé de parlementaire, les responsabilités qui sont les vôtres depuis quelques années à la tête de ce département ministériel où les transports maritimes tiennent une très grande place n'ont pas été sans vous faire constater que les problèmes maritimes n'ont pas, dans l'opinion publique ni même chez certains de vos collègues du Gouvernement, l'écho qu'ils devraient rencontrer.

« La marine marchande ne serait-elle — comme quelqu'un l'a écrit récemment — qu'un des éléments imprescriptibles du folklore national ? » (*Sourires.*) Et pourtant, que deviendrait notre économie si les minéraliers n'apportaient plus la matière première à notre industrie sidérurgique, si demain les pétroliers ne ravitaillaient plus les raffineries — rappelons-nous la crise de Suez et les restrictions sur l'essence ! — si nos industries textiles restaient sans coton, sans laine, notre construction sans les bois du Nord et d'Afrique ? Et l'on pourrait poursuivre cette énumération !

Qu'on se souvienne seulement que le total de nos importations par voie maritime a atteint, en 1967, 112.489.000 tonnes, représentant 57,6 p. 100 du tonnage global des marchandises importées, pour une valeur de plus de 47 milliards de francs, avec un pourcentage en devises particulièrement important ! On comprendra alors que la marine marchande vaut la peine qu'on s'y intéresse.

Votre commission des affaires économiques, en tout cas, s'y intéresse beaucoup et m'a prié de vous dire que, malgré les critiques qu'elle a pu faire, elle acceptait de voter en totalité le budget de la marine marchande et des pêches maritimes que vous lui présentez. (*Applaudissements.*)

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

M. Léon David. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les déclarations du représentant du groupe communiste à la tribune de l'Assemblée nationale et l'excellent rapport fait au nom de la commission des finances par notre collègue Bardol, ainsi que celui de notre collègue Yvon, au nom de la commission des affaires économiques, me dispenseront d'une intervention trop longue et de redites inutiles. Je tiens cependant à présenter quelques observations sur la situation de la marine marchande et en particulier sur quelques-uns de ses aspects nous intéressant plus spécialement.

Si le Gouvernement entend défendre, ainsi qu'il le prétend, nos activités maritimes, il doit porter une grande attention sur les pêches maritimes, sur l'aide au petit cabotage et sur la situation des pensionnés. Ceci n'exclut en aucune manière nos observations sur la dégradation permanente de notre flotte commerciale, face au développement mondial que connaît l'activité maritime.

Des chiffres ont été cités et je n'y reviendrai pas. Les navires étrangers qui touchent nos ports sont en augmentation constante. Les armateurs et industriels français utilisent de plus en plus les pavillons étrangers. C'est leur manière de défendre les intérêts nationaux, tout comme les banquiers et autres spéculateurs du franc l'ont pratiqué récemment. Il est vrai que la concurrence internationale joue dans le domaine du fret, mais ce n'est pas une raison valable pour faire disparaître, avec le pavillon français, les équipages de notre marine marchande.

Il est injuste, et cela devient intolérable pour les travailleurs, de se voir accuser sans arrêt d'être responsables des difficultés plus ou moins réelles que rencontrent certaines de nos industries. Décidément, les mouvements sociaux de mai et juin et les accords de Grenelle deviennent une obsession. Vouloir se servir à tout moment et dans n'importe quel cas de ce qu'on voudrait être un argument devient une rengaine qui fait long feu. Chacun sait que ces événements sociaux sont la conséquence d'une politique réactionnaire appliquée depuis 1958 contre les travailleurs et que depuis la reprise du travail l'expansion — on l'a dit ici aussi — a fait un bond en avant. Bien avant les grèves de mai et les accords de la rue de Grenelle, le grand patronat et la réaction de notre pays invoquaient le poids des charges salariales et sociales pour augmenter leur prix et refuser les revendications légitimes de leur personnel. Je me souviens parfaitement des mouvements sociaux qui se sont produits en 1936 et des accords de Matignon qui y ont mis fin, accords qui imposèrent des augmentations substantielles des salaires et des traitements et une diminution de la durée hebdomadaire du travail. Les patrons de l'époque, je m'en souviens très bien, crièrent à l'écorché ; ils allaient être déclarés en faillite. Il n'en fut rien et ils ont continué à réaliser de magnifiques bénéfices et à accumuler des fortunes.

Cela dit, j'ajoute que les armateurs ont fait et font comme les autres industriels. Ils exigent toujours plus de rendement, ils licencient et combien déjà d'officiers et de marins ont perdu leur emploi ! Nous ne nous opposons pas à toutes transformations nécessaires de notre flotte en raison de l'évolution du monde moderne et des activités maritimes. Encore faut-il que les solutions soient apportées, conjointement, pour maintenir en activité le personnel mis éventuellement en disponibilité, ce qui n'est pas le cas avec la concentration et les fermetures de chantiers navals.

Le trafic maritime se spécialise dans le secteur pétrolier au détriment d'autres activités qui, elles, sont entre les mains d'armateurs étrangers avec des équipages étrangers. C'est en particulier le cas pour les Messageries maritimes, société d'économie mixte qui me touche particulièrement. Ladite société doit vendre — cela a été dit, je n'y reviens pas — huit paquebots dont sept armés à Marseille. Je ne développerai pas, le rapport de la commission des finances étant à ce sujet suffisamment explicite et raisonnable dans ses conclusions. J'appelle cependant l'attention de nos collègues sur les conséquences que cela entraîne non seulement pour les activités portuaires de Marseille, mais surtout pour les personnels : 220 postes d'officier, 1.500 postes de marin, 250 postes de sédentaire supprimés en cinq années. Il est question pour eux aussi de reconversion, ce mot magique qui nous laisse toujours perplexe quant à ses résultats. Combien d'industries diminuent le nombre de leurs personnels sans que pour ceux-ci la reconversion soit possible. Devant les commissions, les ministres nous ont déclaré qu'ils étaient amenés à envisager la diminution du personnel des entreprises nationalisées et à admettre des licenciements dans telle ou telle entreprise privée. Tous ont parlé de reconversion. Nous nous posons la question. Comment pourra-t-on reconvertir, puisque chaque branche d'industrie réclame cette reconversion ?

Je voudrais, en terminant, dire quelques mots au sujet de la transformation des types de navire : diminution du nombre de paquebots et augmentation de la flotte de cargos. Quatre milliards d'anciens francs — M. Yvon l'a évoqué — affectés par le Gouvernement aux deux sociétés d'économie mixte sont une aide qui est nettement hors de proportion avec les besoins. Je crois même avoir lu dans le rapport d'un de nos rapporteurs que cette somme était à peine suffisante pour construire un cargo. Nous sommes donc loin de compte.

En conclusion, que proposons-nous ? Nous disons qu'il faut garantir l'emploi pour tous les personnels, qu'il faut étaler la disparition, puisqu'il y a disparition, des paquebots sur un temps beaucoup plus long que prévu. Il faut construire de plus en plus de cargos et contrôler sévèrement les affrètements de navires étrangers.

Enfin, un seul mot sur la construction navale. J'ai eu l'occasion, depuis que je suis membre de cette assemblée, d'intervenir souvent à ce sujet et notamment lorsqu'il s'est agi de supprimer un certain nombre de chantiers, en particulier celui de Port-de-Bouc dans mon département. Avouez, monsieur le ministre, que les prévisions du livre blanc et l'épouvantail d'une crise sans issue ont été soit des erreurs de prévision économique que nous avons dénoncées en leurs temps, soit des manœuvres pour favoriser la construction et les fermetures de chantiers navals dont les résultats se sont concrétisés dans des licenciements massifs et une perte d'activité économique pour des régions maritimes.

Je conclurai, comme nos rapporteurs, en tant que parlementaire d'un département à vocation maritime, que la France, sans une puissante et nombreuse marine marchande, est en contradiction avec sa vocation maritime de toujours. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur plusieurs travées à gauche.*)

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

M. Léon Rogé. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans la discussion du budget de la marine marchande, je n'interviendrai que sur les questions intéressant les pêches maritimes. Afin d'éviter certaines redites, je dis tout de suite que je suis d'accord sur l'analyse faite par les rapporteurs au sujet des pensions des marins.

Nous avons, dans ce secteur, l'illustration d'une politique qui se refuse à mettre en valeur les possibilités économiques réelles du pays, d'une politique qui sacrifie les intérêts nationaux. En effet, notre pays remplit toutes les conditions géographiques, économiques et humaines pour disposer d'une puissante industrie des pêches : plus de trois mille kilomètres de côtes et des marins qualifiés pratiquant les pêches les plus diverses.

En outre, il existe dans notre pays une demande pour les produits de la mer et malgré le trouble apporté dans les habitudes économiques par la possibilité donnée aux catholiques de manger de la viande le vendredi, malgré la psychose qui s'était emparée du public à la suite de la catastrophe du *Torrey Canyon*, il ne semble pas que cette demande soit en régression, au contraire. Une enquête récente montre qu'un tiers des femmes consultées souhaiterait consommer davantage de poisson et elles se plaignent seulement des difficultés d'approvisionnement.

Au centre. Et du prix !

M. Léon Rogé. En partant de telles données, on ne s'explique pas que dans un tel secteur économique notre pays n'ait pas une véritable politique des pêches. Quelle est la situation ? La production est stationnaire. En 1967, le tonnage de poissons frais a même diminué de 5.000 tonnes. Pour les six premiers mois de l'année, par rapport à la période correspondante de 1967, la diminution des apports est de 18.000 tonnes. Voyons les prix. Le prix moyen du poisson à la production est passé d'un franc cinquante-six, il y a deux ans, à un franc soixante-sept, l'année dernière, mais cette augmentation est inférieure à celle des charges et des prix. Si nous considérons l'évolution des prix en francs constants, nous constatons que le prix moyen au kilogramme est tombé d'un franc trente-huit, en 1962, à un franc vingt et un en 1967.

Le déficit de notre balance est passé en dix ans de 120 à 513 millions de francs. Ces difficultés créées par une absence de politique des pêches résident dans le développement des importations. En dix années, en poisson frais et congelés, les importations ont plus que doublé, celles des conserves ont été multipliées par 2,5.

À la vérité, si le poisson étranger a envahi nos marchés, c'est que les conditions faites à nos pêches sont différentes de celles des autres pays et notamment ceux du Marché commun : différences dans les conditions de pêche, différences dans les conservations, différences dans la circulation.

En outre, je voudrais rappeler quelques pourcentages d'aide accordée par rapport à la valeur de la pêche : en Allemagne fédérale, 10 p. 100 ; en Grande-Bretagne, 19 p. 100 ; en Norvège, 20 p. 100 ; en France, 1,6 p. 100 seulement. Dans ces conditions il n'est pas étonnant de voir la chute des cours à la production et quand on sait que nos marins-pêcheurs sont rémunérés en fonction de la valeur débarquée, que ce soit selon le système du millième ou le système dit « à la part », on comprend mieux, n'est-il pas vrai, la désaffection des marins pour le métier pénible et dangereux qui est le leur.

Je voudrais, à ce point de mon intervention, appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la situation qui est faite à Fécamp, situation qui risque d'être grave pour les marins et pour la vie économique de ce port. Le 24 juillet de cette année, les armateurs à la grande pêche, réunis à Paris, ont pris la décision de n'armer, en 1969, les chalutiers que pour un seul voyage. Si une telle décision était appliquée, elle entraînerait la suppression de 600 emplois de marins.

Je vous demande quelles mesures vous comptez prendre pour éviter une aggravation de la situation. Que propose le Gouvernement pour résoudre ce problème ?

À cet égard je voudrais faire d'abord observer que le Gouvernement ne respecte même pas les engagements du V^e Plan qui prévoyait la construction annuelle de 25.500 tonneaux. Par exemple, au lieu des 20.000 tonneaux à construire chaque année pour la pêche industrielle, seulement 12.000 l'ont été en 1966 et 11.400 en 1967. Ensuite, que le budget de la marine marchande pour 1969 les crédits consacrés à l'industrie des pêches maritimes sont les seuls qui n'enregistrent aucune augmentation : 6.794.000 francs pour les subventions aux pêches ; 12 millions de francs pour l'aide aux investissements.

Une vraie politique des pêches devrait, nous semble-t-il, tenir compte du contexte économique et social actuel. L'accroissement de la population, les progrès de l'urbanisation, l'amélioration des procédés de conservation du poisson, la possibilité de le présenter sous une forme plus élaborée, la plus grande rapidité des transports, tous ces facteurs devraient permettre de développer considérablement en France le marché des produits de la mer.

Une telle politique permettrait de sauver, entre autres, ce vieux port renommé pour sa pêche fraîche, célèbre par ses marins dont les qualités de courage, de résistance et d'audace sont bien connues, ce port que votre politique conduit à l'asphyxie.

C'est pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, que le groupe communiste votera contre votre budget. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. André Monteil. Je demande la parole.

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

M. André Monteil. Monsieur le ministre, je voudrais retenir votre attention et celle de l'assemblée pendant quelques minutes au sujet d'un problème qui me tient à cœur comme mes compatriotes de la région bigoudenne. Il s'agit de la fermeture de l'école d'apprentissage maritime du Guilvinec.

En prenant la parole, monsieur le ministre, j'ai l'impression d'être l'avocat d'une cause désespérée puisqu'elle a déjà été plaidée à l'Assemblée nationale. J'ai sous les yeux une réponse que vous avez faite à M. Michelet, député de la circonscription, dans laquelle vous parlez d'une décision inéluctable. Je pense que la cause est désespérée, non pas parce que le dossier est mauvais, mais parce que vous êtes conduit par les rigueurs des temps à prendre des décisions sévères.

Peut-être pourrais-je invoquer un argument qui permettrait de trouver une solution plus satisfaisante. Le Guilvinec est un port très actif sur notre côte atlantique. Je signale que la vente a lieu généralement à Concarneau et à Douarnenez et que, pour 1967, le montant des ventes au titre du chalutage a été de 24.162.000 francs, ce qui est considérable. Il s'agit d'une pêche artisanale pratiquée avec des navires de moins de 50 tonneaux qui, par conséquent, ne coûtent rien au fonds d'aide à la construction navale. Le Guilvinec a besoin d'une école pour former ses futurs marins à la pêche. Cette école a fêté cette année, avec beaucoup d'éclat, son vingt-cinquième anniversaire.

Or, vous avez pris la décision de fermer l'école en pleine année scolaire puisque les cours ont débuté au mois d'octobre et qu'à partir du 1^{er} janvier elle fermera ses portes. Les élèves inscrits seront dispersés sur les écoles voisines de Concarneau ou d'Audierne. Cette décision est d'autant plus regrettable que le comité local des pêches maritimes, avec l'aide de la chambre de commerce de Quimper, a engagé en 1967-1968 une somme de 50.000 francs pour l'achat et la mise en état d'un navire-école destiné tant au perfectionnement qu'à l'apprentissage. Si l'école est fermée, cette dépense aura été inutile.

Monsieur le ministre, pour appuyer votre décision, vous invoquerez le fait qu'il n'y a que quinze élèves inscrits à la rentrée de 1968 à l'école d'apprentissage du Guilvinec. Evidemment, quand on songe à la condition faite aux marins pêcheurs, qui ne touchent parfois qu'un salaire mensuel de 40.000, 50.000 ou 55.000 anciens francs pour le métier très dur qu'ils pratiquent, on comprend que cette profession n'exerce pas, à l'heure actuelle, beaucoup d'attraits. En fermant l'école d'apprentissage, vous contribuerez à tarir le recrutement et, en tout cas, vous ne favoriserez pas la formation de marins techniquement et professionnellement aptes, qui sont de plus en plus nécessaires dans nos chalutiers modernes, même de modeste importance.

Vous allez donc disperser les élèves du Guilvinec sur Concarneau et Audierne et, dans votre lettre au député de la circonscription, vous indiquez que vous avez pris des dispositions au point de vue, tant de l'affectation du personnel enseignant que du transport gratuit des élèves en début et en fin de semaine et, d'autre part, que vous maintenez au Guilvinec les cours de perfectionnement.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Parfaitement.

M. André Monteil. Eh bien ! monsieur le ministre, voici l'argument suprême que je voudrais maintenant évoquer et qui figure dans une lettre qui a d'ailleurs été adressée le 20 novembre à M. le secrétaire général de la marine marchande :

Le comité local des pêches maritimes du Guilvinec vous demande quel serait le montant des frais à engager pour le transport des élèves, le logement, la cantine, le cours de perfectionnement et quels seraient ceux qu'exigerait le fonctionnement intégral de l'école pendant cette période creuse de 1968-1969.

Le comité local des pêches vous a écrit : « Afin que notre école reste ouverte, nous serions prêts à revoir avec vous les modalités de notre participation locale à ces frais supplémentaires. »

Si l'apport local, ajouté aux frais que vous êtes décidé à engager, ne représentaient pas une somme plus élevée que celle qu'entraînerait le fonctionnement normal de l'école d'apprentissage, je vous saurais gré de revoir la question et de maintenir ouverte cette école d'apprentissage maritime du Guilvinec après le 1^{er} janvier 1969. (*Applaudissements.*)

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Afin de ne pas alourdir l'exposé que je ferai ultérieurement, je désire répondre à M. Monteil qu'effectivement j'ai été saisi, tout récemment, de la lettre dont il vient de faire état devant le Sénat. Mes services étudient les propositions qui m'ont été soumises. Il ne me sera possible de prendre une décision définitive que lorsque m'auront été soumis les résultats de cette étude.

M. André Monteil. Je vous remercie de cet espoir que vous me laissez.

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

M. Georges Portmann. Monsieur le ministre, je ne voudrais pas laisser s'achever cette discussion sans vous faire part d'un dossier angoissant que vous connaissez bien : celui des chantiers France-Gironde. Vous savez qu'au début de 1969, c'est-à-dire dans quelques semaines, on va licencier 500 salariés. Ce sera la disparition à peu près totale de la construction navale à Bordeaux, qui entraînera celle de nombreuses moyennes et petites industries qui travaillent dans cette branche. C'est un coup fatal que vous allez porter à l'économie de notre région. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*)

Ne protestez pas, monsieur le ministre. Vous semblez dire que ce n'est pas vrai ; en fait, on va plonger dans la misère des milliers de familles.

Je suis maire d'une petite commune, Sainte-Eulalie, voisine des chantiers. Dans ma commune, des quantités de gens sont angoissés et sont venus me dire : « Monsieur le maire, monsieur le sénateur, faites quelque chose. » Je n'oublie pas que depuis dix ans, ici comme à l'Assemblée nationale — M. Cassagne, député de la Gironde, malheureusement décédé il y a quelques semaines, s'est dépensé sans compter en faveur de cette cause — nous avons essayé d'éviter ou en tout cas de ralentir cette disparition progressive de nos chantiers de construction navale.

Vous me direz probablement, monsieur le ministre, que cette affaire ne vous regarde pas, qu'elle dépend de la société Schneider et de ce qu'elle fera. Je vous répondrai ceci : En écoutant tout à l'heure M. Bardol et M. Yvon, les éminents rapporteurs du budget de la marine marchande, j'ai été frappé de les entendre dire : « Il faudrait construire quinze cargos pour que les Messageries maritimes puissent faire leur reconversion. » Ne serait-il donc pas possible de confier la construction de quelques-uns de ces cargos aux chantiers de construction navale de la Gironde ? Je ne pense pas que la société Schneider refusera du travail... si on lui en donne.

C'est la question que je vous pose très amicalement, monsieur le ministre, en vous demandant de bien vouloir me répondre.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. M. le sénateur Portmann a saisi le Gouvernement d'un problème dont il a rappelé que je le connaissais très bien. Je le connais d'autant mieux qu'informé voilà déjà plusieurs mois de la situation, disons difficile, dans laquelle se trouvaient ces chantiers — et alors que le plan de restructuration des chantiers navals en France ne prévoyait pas au-delà d'une certaine limite ou d'une certaine date le maintien de l'aide de l'Etat au chantier « France-Gironde » de Bordeaux — j'ai pris la décision de proroger pour une année l'aide à la construction de bateaux de petit et moyen tonnage en faveur de ce chantier. Elle lui a permis de continuer son activité, et surtout de prendre des mesures destinées à opérer sa conversion pour le temps où l'aide cessera. Malgré ce concours supplémentaire apporté par les pouvoirs publics — et comme nous l'avions d'ailleurs prévu — les difficultés n'ont cessé de s'aggraver. Aujourd'hui, le chantier se trouve effectivement dans la situation que vous avez décrite avec beaucoup d'objectivité.

C'est bien pour des considérations d'ordre social — je n'ai pas besoin d'insister sur ce point — qu'au cours du printemps et à la suite des démarches des parlementaires du département, auxquelles vous étiez associé, monsieur le sénateur, j'ai pris la décision de proroger l'aide, en accord avec le Premier ministre et le ministre de l'économie et des finances,

Face à la situation nouvelle — en fait, pas tellement nouvelle — j'ai naturellement demandé que non seulement la possibilité d'une aide au-delà de la période prévue soit envisagée, mais qu'également des prêts, émanant probablement, sous une forme à déterminer, du Fonds de développement économique et social, soient prévus en faveur de ces chantiers. Je ne dispose pas de l'autorité sur le F. D. E. S. et je ne peux donc, à cet égard, que m'en remettre à la décision de mon collègue des finances ; mais j'ai saisi en même temps le Premier ministre de cette affaire. Je ne puis, à ce jour, préjuger encore la décision qui sera effectivement prise.

Le fait sur lequel je voudrais rendre attentif le Sénat en général et vous-même, monsieur le sénateur, en particulier, c'est qu'en fin de compte il n'est pas aujourd'hui prouvé que, même avec ce ballon d'oxygène supplémentaire, les conditions dans lesquelles sont exploitées les ateliers France-Gironde de Bordeaux permettent à ceux-ci de continuer effectivement leur activité. Si, en soi, la solution que vous suggérez de passer des commandes pour la construction d'un certain nombre de cargos dont auraient besoin nos deux compagnies maritimes d'économie mixte me paraît séduisante et satisfaisante, encore faut-il se poser la question de savoir si cette solution peut effectivement être réalisée dans le cadre de l'activité actuelle des chantiers France-Gironde.

En tout état de cause, à partir du moment où, comme je viens de le rappeler, nous avons déjà, dans une période antérieure, décidé, pour des raisons sociales, d'apporter au-delà de la période prévue un concours qui n'est pas négligeable, à partir du moment où j'ai pris l'initiative, à la suite de vos démarches collectives, de demander qu'une autre forme de concours, s'ajoutant à la première, soit également envisagée, il me semble que les pouvoirs publics ont accompli leur devoir et que, s'agissant d'une entreprise privée, il appartient à ses dirigeants, compte tenu de la conjoncture économique, de la situation de l'entreprise ou du groupe et de la position du Gouvernement, de prendre leur décision.

Voilà ce qu'il m'était possible de répondre à la question que vous m'avez posée. Vous verrez, par les explications que je vous ai données, qu'elle fait partie des préoccupations du ministre tuteur de la marine marchande et, par conséquent, des chantiers navals.

M. Marcel Lambert. Je demande la parole.

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

M. Marcel Lambert. Monsieur le président, serait-il possible de suspendre la séance jusqu'à vingt et une heures trente, pour permettre à certains de nos collègues de se rendre à l'invitation qui leur a été faite par l'Assemblée nationale ?

M. le président. Avant de consulter le Sénat sur la proposition de M. Lambert, je donne la parole à M. Armengaud pour une communication.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Monsieur le président, mes chers collègues, l'ordre du jour est encore assez chargé, puisqu'il nous reste plusieurs budgets à discuter ce soir. Etant donné l'ampleur des discussions qui doivent intervenir, il conviendrait de reporter à une date ultérieure la discussion du budget des services de la jeunesse et des sports. Je demanderai donc à la conférence des présidents, qui se réunira demain, de fixer la date à laquelle sera discuté ce budget.

M. le président. Communication en sera faite à la conférence des présidents.

Le budget de la jeunesse et des sports est donc retiré de l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui.

Le Sénat vaudra sans doute se rallier à la proposition de M. Lambert et renvoyer la suite de ses travaux à vingt et une heures trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Pierre Carous.*)

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat poursuit l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports, relatives à la marine marchande.

La parole est à M. le ministre des transports.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après les rapports très complets qui vous ont été présentés, je me dois, à mon tour, de vous donner des indications, que je voudrais aussi ramassées que possible, sur les orientations du budget de la marine marchande pour 1969. Tout d'abord, je tiens à faire remarquer que, pour la première fois dans sa longue histoire, ce budget se présente, au moins sous son aspect purement arithmétique, d'une manière

relativement satisfaisante puisqu'il dépasse le montant d'un milliard de francs, chiffre qui n'avait jamais été atteint jusqu'à ce jour.

Je dis que, même compte tenu des inévitables amputations que ce budget va se voir imposer au même titre que les autres, et bien que je ne sois pas à ce jour informé de l'ampleur de ces amputations, il n'en reste pas moins qu'il avoisinera sensiblement le chiffre que je viens de vous indiquer. L'augmentation par rapport à l'année précédente atteint 16 p. 100. Je rectifie tout de suite en disant qu'il n'atteindra pas en réalité ce taux, mais, quoi qu'il en soit, la simple comparaison ou le rapprochement de ces chiffres, en valeur absolue ou en pourcentage, suffit à démontrer l'effort qui est fait en faveur de la marine marchande.

Ce qui caractérise ce budget, chacun l'a fait ressortir, c'est la proportion peu élevée des dépenses directes, puisque, aussi bien, il s'agit d'un budget essentiellement consacré à des actions économiques.

Pour mieux saisir ou cerner les orientations qu'il traduit, il convient d'examiner cinq rubriques importantes auxquelles les rapporteurs et les orateurs se sont peu ou prou référés : les moyens des services de la marine marchande, l'armement, la situation des compagnies maritimes d'économie mixte, la construction navale et enfin le problème, si important et si angoissant à certains égards, des pêches et de leur avenir.

Sur les moyens des services de la marine marchande, je serai bref car je ne saurais guère que répéter ce qui a déjà été dit à cette tribune. Les mesures nouvelles qui les concernent visent à permettre le fonctionnement des nouvelles installations déjà engagées au titre des précédents budgets. Je songe au nouveau centre de l'I. S. T. P. M. à Nantes, par exemple, au laboratoire de ce même institut installé à La Réunion, au centre administratif de Saint-Servan, etc.

Ces mesures nouvelles permettent aussi la poursuite des opérations de réorganisation qui ont été à ce jour entreprises. A cet égard, pour répondre à l'une des préoccupations de M. Yvon, je voudrais dire que les réformes auxquelles nous songeons à la suite du dépôt du rapport de la commission Ecal sont, par rapport à ce qu'auraient pu être nos objectifs, relativement modestes, en tout cas modérées. Je crois que ramener les 42 quartiers traditionnels à 22 circonscriptions maritimes regroupées en quatre régions est une bonne appréciation de ce qui doit être, étant entendu — je l'ai dit à l'Assemblée nationale et je le répète devant le Sénat — que ce rassemblement, cette restructuration, cette concentration des moyens administratifs permettront de doter ces circonscriptions et ces régions de moyens supérieurs à ceux dont jusqu'à présent les quartiers et les directions actuels ont disposé.

Si nous nous orientons dans cette voie, c'est uniquement pour nous permettre d'atteindre cet objectif et, par là même, renforcer, plutôt que les distendre, contrairement à ce que pensait l'honorable M. Yvon, les liens qui doivent exister, qui se sont déjà tissés au cours des âges entre les fonctionnaires maritimes et ceux dont ils ont la charge.

Pour ce qui est de l'E. N. I. M., je voudrais rappeler que le budget de 1969 applique de nouvelles décisions, qui amorcent la correction du glissement constaté entre les salaires réels et les salaires forfaitaires sur lesquels sont calculées les retraites.

A cet égard, et à propos des améliorations que des dispositions d'ordre réglementaire ont apportées à la situation de certains pensionnés, vous vous êtes émus, et M. Bardol s'en est fait l'écho dans son rapport écrit et dans son rapport oral, du caractère de non-rétroactivité du décret du 7 octobre 1968. Ce n'est pas sur le terrain juridique — encore que je m'y sentirais très à l'aise — que je voudrais me placer pour répondre à M. Bardol. Pourquoi ? Parce que je connais autant, sinon mieux que quiconque, les multiples entorses ou les dérogations apportées au principe de la non-rétroactivité des lois cependant encore inscrit dans nos textes. Je dirai plus simplement, et le Sénat me comprendra, que, s'agissant d'un régime social, toute décision plus favorable à l'égard de ceux qu'il concerne a toujours pour conséquence — et je ne m'en indigne nullement — de remettre en cause ou de risquer de remettre en cause ce fragile équilibre des régimes sociaux. C'est la raison pour laquelle la disposition réglementaire dont le principe bénéfique a été retenu contient une clause de non-rétroactivité que pour l'instant il n'est pas possible, à mon sens, de modifier.

Je préciserai d'ailleurs et c'est un jugement qu'il faut, je crois, retenir, qu'à l'occasion de la réunion de la commission tripartite qui s'est tenue à la suite des événements de mai et de juin, le caractère non rétroactif de la mesure en cause n'a jamais été discuté. Cela ne veut pas dire, bien sûr, que ceux-là mêmes qui sont les victimes de cette non-rétroactivité n'ont pas le droit de faire ici prévaloir leurs vues en même temps que leurs intérêts. Eu égard aux circonstances présentes, je ne peux pas — si je faisais le contraire, je serais malhonnête — donner au

Sénat l'assurance que, sur ce plan, il sera touché au décret du 7 octobre 1968.

En ce qui concerne les pensions des veuves de marins victimes d'accidents du travail, je connais le problème pour avoir eu l'occasion de le traiter. Chacun sait — en tout cas ceux qui se sont penchés sur ces problèmes le savent — que, si le marin est décédé à la suite d'un accident professionnel ou d'une maladie reconnue comme étant d'origine professionnelle, sa veuve a le choix entre deux systèmes de pensions : d'une part, la pension de la caisse générale de prévoyance ou la pension maladie ; d'autre part, la pension de la caisse de retraite des marins. Le principe est le suivant : la veuve ou les ayants droit choisissent celui des deux régimes qui leur paraît le meilleur et, en tout état de cause, ils peuvent toujours revenir sur l'option qui a été la leur si l'autre leur paraît plus favorable.

Voilà ce que je voulais dire en marge des quelques observations présentées sur ce sujet.

J'évoquerai maintenant devant vous le problème de l'armement. Je crois que notre flotte est, quoi qu'on en dise, en train de se moderniser avec, certes, le retrait progressif et inéluctable des paquebots, mais avec, en contrepartie si je puis dire, le développement des transporteurs de vrac, l'introduction des porte-containers et d'une manière générale le développement de l'automatisation.

Pour bien fixer la situation de l'armement français, je rappelle qu'au premier janvier dernier les commandes de bateaux par l'armement français étaient satisfaisantes et pour certains types dépassaient assez largement — ce que vous avez dit à ce sujet est exact — les objectifs du Plan. La flotte a donc, au cours de cette année, continué à croître ; elle atteignait ou dépassait récemment le chiffre de 5.350.000 tonneaux de jauge brute.

Par ailleurs, en faveur de l'armement, l'année 1968 a vu la mise en application de deux décisions importantes : celle que vous avez indiquée, le remboursement de l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires, et le complément à 100 millions de francs des autorisations de programme concernant les primes de modernisation des cargos de ligne. Mais il est bien certain que, face à l'évolution qui se dessine et à la situation dans laquelle nous nous trouvons, il ne faut pas se contenter des mesures réalisées cette année, ni des efforts dont le budget soumis à votre appréciation porte encore la trace.

Ainsi que je l'avais indiqué à l'Assemblée nationale, je suis pour ma part tout à fait favorable à ce que vous avez appelé un plan de relance, se traduisant par une aide en faveur de l'armement. Il est envisagé d'introduire une certaine sélectivité dans cette aide, encore que sur ce point des réflexions soient nécessaires, et je n'ai pas attendu le débat budgétaire pour faire étudier ce qu'elle pourrait être.

Il y a quelques jours, très exactement la semaine dernière, j'ai donné le « feu vert » au secrétariat général à la marine marchande pour qu'il se rapproche immédiatement des professionnels et qu'il établisse, examine, discute avec eux ce que pourrait être les modalités de cette aide nouvelle. Après quoi, le Gouvernement sera amené à prendre sa décision. Je crois que chacun ici ne peut douter des efforts que je ferai pour que cette décision soit positive et je peux affirmer au Sénat que cette décision devrait être prise dans les délais les plus rapides.

S'agissant de l'armement, certains ici se sont montrés surpris de ce que les compagnies françaises continuent à affréter des navires étrangers. Je voudrais rappeler à cet égard — ce que je n'ai pas pu faire l'an dernier puisque je n'étais pas venu au Sénat, mais je l'avais déjà indiqué à l'Assemblée nationale — qu'en vertu des règles internationales qui régissent les pays membres de l'O. C. D. E., nous ne pouvons pas éviter cet affrètement de navires étrangers. Par conséquent, les règles édictées s'imposent à nous, comme elles s'imposent à tous les pays membres de l'O. C. D. E.

Ce que je souhaite à cet égard, c'est que les compagnies françaises d'armement essaient de mettre à profit cette situation pour louer elles-mêmes certains de leurs services aux chargeurs étrangers. Il m'apparaît que c'est, pour ces compagnies françaises, une chance de s'imposer sur le plan international et d'accroître leur rayonnement.

Souvent d'ailleurs, davantage peut-être dans le passé que dans le présent, ces affrètements de navires étrangers ont pu se situer à des périodes de pointe, ou ont correspondu à des transports spécialisés. Je souhaite, pour ma part, qu'ils restent dans les limites où ils ont été contenus pendant un certain nombre d'années ; mais je dois reconnaître que nous sommes dépourvus de moyens d'action efficaces pour empêcher la continuation de cette pratique, et ceci pour les raisons que j'ai indiquées.

La situation du cabotage et notamment du petit cabotage a, tout naturellement, retenu votre attention. Je crois qu'une erreur a dû se glisser dans les propos tenus par l'un des orateurs, aux termes desquels aucun effort dans le budget actuel — je veux parler de celui de 1968 — n'aurait été consenti en faveur du petit cabotage. Si un crédit d'un million, augmenté d'une

contribution de 800.000 francs de la D. A. T. A. R. (Délégation de l'aménagement du territoire et de l'action régionale) était inscrit dans le budget de 1968, la dureté des temps n'a pas permis qu'au moment des arbitrages budgétaires du mois d'août dernier, le crédit d'un million fut reconduit en 1969 ; j'espère que la D. A. T. A. R., quant à elle, pourra continuer l'an prochain l'effort qu'elle a consenti cette année en faveur du petit cabotage.

Enfin, la situation des compagnies maritimes d'économie mixte a été traitée par la plupart d'entre vous, et notamment, en ce qui concerne le plan tendant à un retrait progressif des paquebots, qu'il s'agisse de ceux exploités par la Compagnie des Messageries maritimes, ou de ceux exploités par la Compagnie générale transatlantique.

C'est en effet à la fin du mois de février dernier, que le Gouvernement a été amené à arrêter sa politique, ou à fixer sa doctrine sur ce point ; il n'a fait que prendre acte d'une évolution qui lui apparaît comme étant irréversible, mais ceux d'entre vous qui, depuis plus longtemps que moi, se sont penchés sur ces problèmes, ont déjà pu avoir l'occasion de se rendre compte des efforts qui avaient été faits afin de ménager sur le plan économique, et davantage encore sur le plan social, les transitions nécessaires.

Il va de soi que nous ne pouvons qu'encourager et aider les compagnies maritimes d'économie mixte à développer leur activité, à les orienter vers des secteurs qui soient rentables, voire à trouver des activités nouvelles, ce que d'ailleurs l'une et l'autre ont commencé à faire.

Puisque aussi bien nous sommes conscients, les uns et les autres, des difficultés que vont entraîner ou qu'ont déjà commencé à entraîner sur le plan social les mesures de retrait, je voudrais, à cet égard, donner connaissance à l'assemblée de deux chiffres.

Au 1^{er} avril 1968, les effectifs maritimes inscrits au chômage comprenaient 65 officiers et 1.000 marins. Au 1^{er} septembre, soit trois mois après, ces mêmes effectifs étaient plus faibles ou un peu moins forts, 60 officiers et 690 marins.

Je ne tire de ce rapprochement aucune conclusion hâtive étant donné ma prudence naturelle. Je veux simplement dire qu'en l'état de cause, une convention marine marchande-affaires sociales-armateurs avait été passée en 1966, si j'ai bonne mémoire, il y a donc déjà deux ans, pour faire bénéficier les marins des interventions du fonds national de l'emploi en vue d'une amélioration de leur qualification maritime ou de leur classement à terre. En l'espace de ces deux années, 1.470 marins ont pu bénéficier de cette disposition.

Par ailleurs, à la suite des accords qui ont été conclus au début du mois de juin, une commission nationale de l'emploi, destinée à prévoir les mouvements d'effectifs dans la flotte, et un bureau central de la main-d'œuvre maritime chargé d'ajuster l'offre et la demande ont été mis en place, précisément en vue d'éviter les conséquences trop douloureuses ou trop difficiles des mesures que le Gouvernement dans ce domaine a été amené à prendre.

Si j'ai présenté sur ce point un certain nombre d'observations, si même je les ai assorties de considérations arithmétiques, c'est simplement pour souligner — et je crois que personne ne peut en douter — que le Gouvernement reste très attentif à cet aspect de la situation car il sait — notamment pour la région marseillaise — combien ces problèmes de l'emploi sont aujourd'hui sensibles pour l'ensemble de cette région ; par conséquent le devoir des pouvoirs publics est de tout faire pour porter remède à cette situation.

Le problème de la construction navale n'appellera pas de ma part de commentaires inquiets, voire pessimistes. En effet s'il en a été relativement peu parlé ce soir, c'est sans doute parce que, sur ce point, la conjoncture, au moins à court terme — je ne m'engage pas pour le moyen terme — est assez favorable. En effet, 3 millions de tonnes de jauge brute sont en commande, ce qui fait que la France occupe aujourd'hui le cinquième rang dans le monde au point de vue de l'activité des chantiers de constructions navales après le Japon, la Suède, l'Allemagne fédérale et la Grande-Bretagne ; de sorte que, selon une expression familière aux économistes et aux hommes politiques le carnet de commandes des chantiers navals pour ce qui est de la grande construction, est rempli jusqu'à la fin de 1971.

M. Georges Portmann. Sauf à Bordeaux.

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Il y a un autre problème. Vous avez bien dit que pour les grands chantiers, il n'y avait pas de problème à court terme.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Pour les grands chantiers, effectivement !

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Mais, à court terme, il y a le problème des petits et moyens chantiers, comme ceux de France-Gironde à Bordeaux ou du Trait, par exemple.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Pour Le Trait, c'est différent.

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Hélas ! C'est à très court terme que se pose le problème. Il se pose même dans l'immédiat.

M. Georges Portmann. Dans l'immédiat, c'est vrai !

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est pourquoi j'ai précisé que j'évoquais la situation des grands chantiers.

En ce qui concerne le chantier de Bordeaux, j'ai donné à M. le professeur Portmann, en réponse à la préoccupation qu'il exprimait cet après-midi en fin de séance, les explications que je lui devais au nom du Gouvernement ; la situation du chantier du Trait est un peu différente, heureusement pour ce chantier, et se présente sous de meilleurs auspices que celle du chantier de Bordeaux.

S'agissant de la grande construction navale, au-delà de 1972, les perspectives sont forcément plus incertaines, d'abord parce que j'ai le sentiment qu'il y aura un ralentissement des commandes mondiales de navires — mais peut-être, sur ce point encore, les économistes se trompent-ils — et ensuite parce que, de tout façon, le niveau de l'aide à la construction navale sera ramené à 10 p. 100, non seulement en France mais, comme vous le savez, dans les pays de la Communauté.

D'où, par conséquent, face à une situation à moyen terme plus incertaine et moins rassurante qu'à court terme, l'obligation de poursuivre l'effort de rationalisation de la profession qui a déjà été entrepris de longue date. D'où aussi la justification de ces fameux contrats professionnels dont les premiers viennent de se conclure et qui ne peuvent s'appliquer et ne s'appliquent que dans les grands chantiers.

Voilà ce que je voulais dire en ce qui concerne la situation présente et le proche avenir de la construction navale.

Chacun peut ainsi se rendre compte que les efforts qui ont été faits depuis de longues années, bien avant que je n'arrive au Gouvernement, par les pouvoirs publics commencent à porter leurs fruits. Nous avons l'intention très ferme de poursuivre sur la voie où nous nous sommes engagés.

Le problème posé par la pêche, actuellement et dans les années qui viennent — vous avez eu raison de le souligner — est sans doute assez préoccupant parce que — mais n'y voyez de ma part aucune espèce de reproche — les données psychologiques et sociologiques qui sont celles du monde de la pêche n'ont pas permis que les problèmes d'organisation de la profession trouvent aussi rapidement qu'on l'aurait souhaité les solutions que les pouvoirs publics pouvaient espérer.

Il y a là une donnée de fait dont il serait vain de ne pas tenir compte et qui peut, en partie seulement, expliquer les difficultés dans lesquelles se débat actuellement la pêche.

Puis il y a, au-delà de ces considérations purement psychologiques et sociologiques en même temps, l'évolution des marchés, l'activité considérable de nos voisins.

Je ne pense pas seulement aux pays de la Communauté, mais aussi à ceux des pays tiers qui sont particulièrement actifs dans ce domaine, d'où la nécessité de recourir, certes, à une organisation des marchés du poisson mais, mieux encore, à une véritable restructuration de la profession. Cela a été commencé et vous savez qu'au cours des années précédentes le Gouvernement a été amené à définir et à animer une véritable politique de structures tant en ce qui concerne l'armement industriel que l'armement artisanal.

Mais cela n'a pas suffi et il a bien fallu, en même temps et au-delà, songer à l'organisation des marchés. Sur ce point l'effort du Gouvernement a visé à renforcer l'efficacité des mesures acquises depuis longtemps, et qui ont d'ailleurs porté leurs fruits grâce à la collaboration que les professionnels n'ont cessé d'apporter aux pouvoirs publics. Cela s'est traduit par l'instauration des fonds régionaux d'organisation des marchés, dont personne ici ne songerait un seul instant à nier l'efficacité qui s'est manifestée notamment au cours du premier semestre de cette année lorsque des importations massives — que nous avons pu arrêter en modifiant les règles de prix minimaux qui déclenchent la fermeture des frontières — se sont présentées et ont naturellement entraîné un effondrement des cours de notre production nationale.

J'indique au Sénat que, dans le premier semestre de cette année, par application des décisions que j'avais été amené à prendre et tendant à la fermeture des frontières à partir du moment où le poisson importé était payé à un prix inférieur au prix plancher, 33 jours de fermeture des frontières ont été constatés pour certaines espèces, 95 jours de fermeture pour d'autres espèces et 148 jours de fermeture pour d'autres encore, cela sur une période de six mois. C'est vous dire que, dans une large mesure, le marché national s'est trouvé légitimement protégé.

En même temps, le budget de 1968 utilisait les dotations accordées aux F. R. O. M. Je rappelle qu'il s'est agi d'une dotation de 5 millions de francs, d'ailleurs complétée pour le F. R. O. M. du Nord, par une dotation supplémentaire de 1.500.000 francs.

Ainsi que le rappelait tout à l'heure l'un des orateurs dans cette partie de notre pays, la production nationale s'est trouvée dans une situation particulièrement critique. Nous allons donc continuer en 1969 l'effort entrepris à cet égard dès les années précédentes, mais je voudrais indiquer — chacun d'entre vous l'a bien senti, au moins ceux qui sont intervenus — que leur efficacité est conditionnée par l'évolution de la politique européenne en matière de pêches.

Or, comme le Sénat en est informé, trois propositions ou trois projets de règlement ont été envoyés par la commission économique européenne aux gouvernements intéressés; le Parlement de Strasbourg a été amené à en délibérer et un avis fort documenté a été présenté. Les deux derniers règlements concernent, comme il est naturel, la politique des structures de la pêche et l'organisation des marchés, tandis que le troisième vise naturellement les problèmes posés par la suspension des droits du tarif douanier commun pour certaines espèces. C'est sur ce règlement que se jouera le destin de la pêche française, et si d'ores et déjà l'on peut considérer que dans une très grande mesure les deux premières propositions de règlement, concernant la politique de restructuration et l'organisation des marchés, n'appellent pas de notre part d'observation particulière, par contre le troisième règlement, qui pose le principe des rapports entre les pays de la Communauté et les pays tiers, appelle de notre part un certain nombre de réserves; bien entendu, lorsque les ministres concernés se réuniront à Bruxelles dans quelques semaines, au plus tard dans quelques mois, le ministre français aura à défendre les intérêts légitimes de la pêche française.

Je suis d'ailleurs à cet égard en relation fréquente, sinon constante, avec l'ensemble des professionnels, qu'il s'agisse des industriels ou des artisans, et déjà nous avons été amenés à retenir un certain nombre de remarques concernant cette troisième proposition de règlement. En tout état de cause, il est bien certain que les intérêts de la pêche seront défendus à Bruxelles, comme il se doit.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs, les observations que je voulais présenter sur ce dernier problème évoqué lors de la discussion du budget de la marine marchande.

J'ajouterai une dernière considération, qui servira en quelque sorte de conclusion. Lors du débat devant l'Assemblée nationale, et sans que je sois sollicité, j'avais indiqué tout l'intérêt que je portais à l'établissement d'une loi-cadre ou d'une loi de programme pour la pêche. Je pense, en effet, qu'au point où les choses en sont arrivées et au moment même où une nouvelle orientation va être donnée à notre politique des pêches en fonction des décisions qui seront prises à Bruxelles, il est indispensable de songer à établir ici un texte de caractère législatif qui appellera sans doute un certain nombre de mesures réglementaires, mais qui aura pour intérêt du moins de poser un certain nombre d'objectifs, en harmonie d'ailleurs avec les objectifs d'une politique communautaire des pêches.

Je pense donc que, dès que nous serons mieux informés des décisions que les ministres responsables de la pêche seront amenés à prendre à Bruxelles, il sera possible de saisir le Parlement d'un tel projet. Je suis persuadé qu'à ce moment-là nous aurons l'occasion de traiter au fond ce problème aux aspects si divers et qu'en cette circonstance chacun pourra avoir le sentiment — peut-être plus qu'il ne l'a aujourd'hui, ce que je regrette — que le Gouvernement entend bien défendre ce secteur important de notre économie.

Je voudrais encore dire, s'agissant de la pêche, à propos de laquelle beaucoup de considérations relativement pessimistes ont été entendues ici, que sur le marché mondial la pêche française occupe une place convenable. Elle se situe au quatrième rang pour les quantités pêchées, après le Japon, l'U. R. S. S., la Chine, les U. S. A. et l'Espagne, et au sixième rang si l'on prend comme critère la valeur des produits. Cette double considération doit nous permettre de penser que, quelles que soient les difficultés du présent, il existe des motifs concrets de croire à l'avenir de la pêche française, motifs qui ont inspiré la préparation de ce budget et dont j'ai tenu à vous faire part à l'occasion de sa discussion.

Je vous demande donc de bien vouloir accepter les propositions qui vous sont faites, persuadé qu'elles vont dans le sens même des intérêts dont nous avons à la fois la charge et le souci. (Applaudissements au centre droit et à droite.)

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Jean Bardol, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je vous remercie des explications que vous avez bien voulu fournir au Sénat.

Il ne s'agit pas à cette heure tardive d'engager un dialogue sur des problèmes aussi importants et qui, de toute façon, ne pourront pas être réglés ce soir. Il s'agit très simplement de prendre acte, en suivant le déroulement de votre exposé, d'une

phrase que vous avez énoncée au sujet du décret du mois d'octobre qui institue une bonification d'une catégorie pour les treize premières catégories, et dont ne pourront pas bénéficier ceux qui sont « déjà pensionnés ».

Vous avez laissé de côté les aspects juridiques, et je vous comprends très bien car il vous aurait été difficile de vous défendre sur ce terrain. Vous avez dit — je crois respecter votre pensée — « que pour l'instant, compte tenu sans doute des contingences budgétaires, il n'était pas question d'appliquer la rétroactivité ». C'est là reconnaître que se pose actuellement un triple problème sur le plan humain, social et juridique.

Croyez-moi : notre assemblée n'aura de cesse, comme elle l'a toujours fait, de vous rappeler ce problème en vous disant que si cette rétroactivité n'était pas appliquée ce serait un précédent dangereux pour le régime social des marins.

Permettez-moi de relever une erreur dans votre propos. Vous avez, tout à l'heure, posé le problème de la distorsion existant entre les pensions des veuves d'accidentés du travail et celles des veuves de marins morts des suites de maladie contractée à bord. Cette distorsion est de 30 p. 100; elle est donc importante. Vous avez répondu : « Les veuves de marins ont le choix. » Je vous répondrai que ce choix ne leur est offert qu'à partir d'un certain âge entre la pension ouverte par la caisse de retraite des marins et celle qu'elles percevaient déjà au titre de veuve d'accidenté du travail par la caisse de prévoyance de la marine.

Il n'est pas tout à fait exact de dire qu'elles ont intérêt à choisir le régime le meilleur parce que, en général, compte tenu des lois existantes, la pension qui leur est versée au titre de veuve d'accidenté du travail par la caisse de prévoyance est supérieure à la pension versée par la caisse de retraite.

Celle-ci est inférieure, dans presque tous les cas, à 400.000 anciens francs par an et elle donne droit à l'allocation au titre de prévoyance est un peu plus élevée, mais ce n'est pas un avantage, puisque la veuve n'a plus droit à l'allocation.

C'est un problème que je vous demande d'examiner parce qu'il est très important.

Au sujet de l'armement naval, vous avez aussi prononcé une formule qui peut paraître à la commission des finances comme assez dangereuse. En effet, nous avons proposé un plan spécifique de l'armement naval et vous avez semblé d'accord. Vous avez dit qu'un temps de réflexion était nécessaire et que peut-être une certaine sélectivité devait être retenue. Vous avez ajouté que des discussions étaient engagées avec les professionnels.

Discuter avec les armateurs, c'est très bien. Mais quand nous savons que la flotte des pétroliers, par exemple, doit augmenter sa capacité de près de 40 p. 100 dans les trois années à venir, que cette flotte a une rentabilité et des délais d'amortissement beaucoup plus rapides que pour l'armement sec, nous disons que ce n'est pas le seul problème et qu'il y a d'abord et avant tout l'intérêt général. Si 24 p. 100 seulement de nos exportations sont couvertes par nos propres navires, c'est à cause du manque de cargos de toutes sortes et de tous tonnages. Nous disons que c'est là que doit se porter d'abord le principal de l'aide de l'Etat, et que l'aide doit donc être sélective. (Très bien ! très bien !)

Quant à l'affrètement, là encore, monsieur le ministre, permettez-moi de vous faire une remarque. Vous avez été en retrait par rapport à l'Assemblée nationale. Vous avez semblé être ébranlé par certains des arguments sur l'importance des affrètements étrangers et promis de faire une étude sur ce problème : 140 navires il y a quelques années, 380 maintenant chaque année, ce qui explique que nous couvrons seulement 24 p. 100 de nos exportations.

Votre réponse à ce sujet a été la suivante : que l'armement français fasse de même dans les pays étrangers, qu'il essaie de se placer, de faire des transports pour la Hollande, la Belgique et l'Angleterre, etc. C'est très bien de se lancer dans la concurrence internationale, mais nous voulons que d'abord la part du pavillon français soit beaucoup plus importante dans notre propre trafic. (Applaudissements sur de nombreuses travées.)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mon intervention n'a pour but que de rectifier une erreur que j'ai dû commettre cet après-midi au cours de mon intervention à la tribune, erreur que, je crois, vous avez dû partager avec moi.

En effet, au moment où j'ai évoqué les aides qui ont été mises en œuvre par ce qu'on a appelé « le plan Morin » du nom du secrétaire général à la marine marchande, j'ai souligné que, dans les crédits, figurait un chapitre qui avait pour objet d'exonérer les armements maritimes de l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires.

N'ayant entre les mains, au moment où j'intervenais, que le document provenant de l'Assemblée nationale, je lisais les propos tenus par M. le Premier ministre au sujet de la taxe sur les salaires. Je constatais avec une certaine satisfaction que, cette fois-ci, cette taxe sur les salaires était supprimée partout.

« Il s'agit, disait le Premier ministre, de supprimer une fois pour toutes et définitivement cette taxe sur les salaires qui grève les entreprises de production, et par conséquent leurs prix de revient. » « L'impôt sur les salaires — continuait-il, aux applaudissements de toute l'Assemblée — est antiéconomique et antisocial au premier chef. »

Connaissant cette intervention, je me suis réjoui et j'ai dit : « Enfin, voilà une mesure qui va favoriser grandement l'armement français et lui permettre de bénéficier de très gros avantages. » Mais depuis cet après-midi, j'ai eu entre les mains le projet de loi sur lequel l'Assemblée nationale a discuté aujourd'hui et que nous examinerons demain. Le paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} de ce projet de loi pose le principe de la suppression de l'impôt sur les salaires, mais après un principe comme celui-là viennent bien entendu les dérogations. Le paragraphe 2 précise, lui : « Par dérogation au paragraphe 1^{er} ci-dessus, la taxe sur les salaires continue d'être perçue : a) par les personnes ou organismes qui paient des traitements, salaires, indemnités et émoluments, lorsqu'ils ne sont pas assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée. »

Or l'armement naval n'est pas assujetti à la taxe sur la valeur ajoutée, si bien que malgré les promesses que nous avons cru entendre de la bouche du Premier ministre, nous nous rendons compte que demain le texte restera, j'imagine, applicable aux armements maritimes, sous la réserve, bien entendu, qu'un crédit va rester inscrit au budget, mais qui n'aura pas pour effet de libérer complètement les armements maritimes de la taxe sur les salaires dans sa totalité. Les armements maritimes qui, par priorité, avaient bénéficié d'un certain avantage vont se trouver lésés demain. En effet, il restera en définitive encore à leur charge une partie de cet impôt de 5 p. 100 sur les salaires, alors que toutes les autres industries vont pouvoir en être dégagées.

Je vous demande, monsieur le ministre, si, en raison du caractère antiéconomique, antisocial — Dieu sait si, dans la marine marchande on a besoin de l'aide économique et de l'aide sociale — il ne serait pas possible au Gouvernement d'exonérer aussi de l'impôt sur les salaires les compagnies maritimes.

Je me permets d'insister pour que vous interveniez auprès de M. le Premier ministre afin que nous obtenions cet avantage qu'incontestablement la marine marchande attend des décisions gouvernementales.

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

Nous allons examiner les crédits qui concernent le ministère des transports (III. Marine marchande) qui figurent aux états B et C respectivement rattachés aux articles 32 et 33 du projet de loi, ainsi que l'article 74.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III, plus 2.817.286 F. »

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président.

« Titre IV, plus 22.040.800 F. » (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 8.940.000 F. » —

« Crédits de paiement, 6.270.000 F. »

M. Léon David. Je demande la parole.

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

M. Léon David. Le manque de mesures contre l'affrètement massif de navires étrangers par les armateurs français, le manque de réponse sur l'étalement de la disparition de huit paquebots des Messageries maritimes, le manque de précision sur la construction de cargos et sur l'aide à apporter aux deux sociétés mixtes en dehors des 4 milliards d'anciens francs prévus, la continuation de votre politique de fermeture des chantiers, nous amènent, monsieur le ministre, à déclarer que le groupe communiste votera contre.

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

Je mets aux voix les crédits du titre V.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président.

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 293.110.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 144.260.000 F. » — (Adopté.)

[Article 74.]

« Art. 74. — I. — L'alinéa 3 de l'article 73 de la loi de finances n° 61-1396 du 21 décembre 1961 portant institution d'une aide à l'armement naval, est modifié comme suit :

« Dans la limite des crédits ouverts, des allocations sélectives pourront être attribuées pour les navires appartenant à des entreprises françaises, affectés aux lignes ou trafics soumis à la concurrence internationale, lorsque ces lignes ou trafics comportent des difficultés particulières et lorsque leur maintien présente un caractère d'intérêt national. »

« II. — Les dispositions prévues par le paragraphe I ci-dessus entreront en vigueur pour compter du 1^{er} janvier 1969. » — (Adopté.)

Nous avons achevé l'examen des crédits relatifs à la marine marchande.

II. — AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports et relatives à l'aviation civile.

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

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est la première fois que j'ai l'honneur de présenter ce budget, après M. Coudé du Foresto qui, pendant de nombreuses années, s'est acquitté de cette tâche avec une exceptionnelle maîtrise.

J'ai l'intention de définir simplement, dans cet exposé oral, les principales préoccupations présentes à mon esprit et d'examiner dans quelle mesure le budget qui nous est présenté permet d'y répondre, ce qui m'épargnera d'entrer dans le détail et en particulier d'énoncer à cette tribune des chiffres qui lassent toujours l'auditoire et que vous retrouverez d'ailleurs dans mon rapport écrit.

Aujourd'hui, Londres est relié à Paris par 250 services hebdomadaires ; l'Atlantique est traversé 150 fois par jour. On peut se rendre d'un seul coup d'aile de Paris à Rio-de-Janeiro. Demain, le public accueillera sans surprise la mise en service d'avions supersoniques ou de grands vaisseaux volants capables de transporter 500 passagers ou 100 tonnes de fret.

Les recettes d'exploitation des compagnies des pays membres de l'O. A. C. I. sont passées de 15 milliards en 1955 à près de 60 milliards en 1968. Par les emplois qu'elles assurent, par les investissements qu'elles effectuent, pour leurs installations et leur matériel, ces compagnies contribuent à la richesse des nations auxquelles elles appartiennent.

Il va de soi que le développement spectaculaire de l'aviation commerciale tient essentiellement à la rapidité. En 1946, il fallait vingt-quatre heures pour franchir l'Atlantique Nord, dans le sens Paris-New York ; il faut aujourd'hui huit heures. Demain, avec l'aviation de transport supersonique, il ne faudra pas plus de temps pour aller de Paris à New York que pour se rendre de Paris à Dijon par la route.

La vitesse de l'avion a rétréci le monde. Mais ce succès, le transport aérien le doit aussi à la sécurité grandissante et tout à fait remarquable des nouvelles machines. C'est ainsi que la moyenne quinquennale, pour la période qui va de 1962 à 1968, fait apparaître un taux d'accidents annuel égal à 0,44 tué pour un million de passagers-kilomètre. En France 12.000 personnes sont tuées chaque année sur les routes alors que le nombre de tués sur l'ensemble du réseau aérien mondial s'élève à 900 personnes.

Cet accroissement des performances et de la sécurité s'accompagne d'une diminution du prix de revient de l'unité de transport. C'est ainsi qu'un billet aller-retour Paris-New York coûte deux fois moins cher en 1967 qu'en 1951.

Ce n'est pas un des moindres mérites de l'I. A. T. A. que d'avoir su œuvrer non seulement dans le sens d'une baisse continue des tarifs, mais encore dans le sens de leur universalisation. Ces tarifs en baisse continue, cette facilité des transports par avion, cette universalisation du transport aérien ont été les atouts majeurs de l'accroissement du trafic. Conjuguées, ces mesures ont assuré le succès de l'avion sur les autres modes de transport. C'est ainsi que 90 p. 100 du trafic transatlantique est assuré par l'avion.

L'élévation des niveaux de vie, la multiplication des échanges internationaux, le besoin grandissant d'évasion qui habite l'homme du vingtième siècle, le développement considérable du tourisme international et la rajeunissement de la clientèle aérienne laissent prévoir dans l'avenir l'expansion constante du trafic aérien de passagers.

C'est donc à juste titre que le rapport économique et financier annexé au projet de loi de finances pour 1969 précise que l'aviation civile est un des secteurs qui figure parmi les priorités, soulignant qu'un nouvel effort est prévu dans ce domaine

en 1969 tant en ce qui concerne le fonctionnement que l'équipement pour répondre à la très rapide croissance du trafic aérien.

Aussi, monsieur le ministre, ma première préoccupation concerne les infrastructures. Bien qu'augmentés de 8 p. 100, les crédits destinés à l'entretien des 350 aéroports français sont bien insuffisants si l'on compare ceux-ci à la valeur du patrimoine que représentent ces bases, d'autant plus que l'entretien des aérodromes d'outremer est très onéreux.

Les crédits d'équipement, chapitre 53-90, permettent en outre de réaliser : à Marseille le renforcement d'une partie des pistes construites il y a quelques années sur l'étang de Berre ; à Nice l'allongement de la piste qui doit se faire dans le lit du Var, cette opération étant financée partie par l'Etat, partie par les collectivités locales.

A ce propos, je me plais à signaler les efforts remarquables de la chambre de commerce de Nice.

A Lyon, l'opération Lyon-Satolas, décidée l'année dernière, est apparue nécessaire en raison de l'accroissement constant du trafic — on atteindra deux millions de passagers en 1979 — et l'impossibilité absolue de créer une deuxième piste à Lyon-Bron. Il faut donc que l'opération Lyon-Satolas, dont le coût total sera de l'ordre de 250 millions, aboutisse dès le début de 1974. Les neuf millions inscrits au budget permettront le début des acquisitions immobilières. Simultanément, pour des raisons de sécurité, le renforcement du balisage et l'électrification de Lyon-Bron seront réalisés. Du fait de la création indispensable de Lyon-Satolas, ces investissements seront, hélas ! difficilement amortis, pour autant qu'ils doivent l'être.

La situation de l'aéroport de Paris est préoccupante. Le développement du trafic, la mise en service prochaine d'appareils gros porteurs et la poursuite de l'équipement en desserte aéronautique de la région parisienne l'obligent à faire face à des investissements considérables. La crise sociale des mois de mai et juin derniers (*Murmures à gauche*) a amené non seulement une perte de recettes due à l'arrêt total du trafic pendant cette période, mais aussi un accroissement des charges, notamment des frais de personnel, obligeant le Gouvernement à augmenter sa subvention en 1968. La subvention prévue au budget de 1969 sera-t-elle suffisante pour faire face aux incidences d'un accroissement des effectifs résultant de la progression du trafic et à l'ampleur des travaux de construction de l'aéroport de Roissy-en-France, la construction à Orly des satellites Est et Ouest et les installations d'entretien adaptées aux nouveaux avions ? Peut-être faudra-t-il augmenter les redevances, mais en prenant garde que cette augmentation, si elle est décidée, ne gêne pas le développement du trafic. Signalons toutefois que les taxes d'atterrissage n'ont pas été relevées depuis neuf ans.

Les hypothèses d'évolution du trafic aérien dans la région parisienne sont telles qu'on peut considérer pour 1980 comme vraisemblables les chiffres suivants, dont l'importance est éloquent : 45 millions de passagers, un million et demi de tonnes de fret, 500.000 mouvements d'avions commerciaux, 2.700.000 mouvements d'avions divers.

Ces perspectives d'évolution du trafic mettent à l'ordre du jour deux questions cruciales. C'est d'abord la question des accès terrestres aux aéroports de la région parisienne. Il ne faut plus revoir un avion retarder son départ d'une heure cinquante-sept parce que le car d'Air France, perdu dans la cohue des véhicules, ne peut plus avancer sur l'autoroute. Il est urgent, dans l'immédiat, de doubler le tronçon terminal de l'autoroute A 6.

Faut-il créer des dessertes ferroviaires ou faut-il prolonger les lignes du réseau métropolitain jusqu'aux aéroports ? Cette dernière solution aurait l'avantage de permettre des fréquences plus importantes et, grâce aux correspondances du réseau métropolitain, d'assurer une excellente desserte en surface. Nous aimerions, monsieur le ministre, avoir votre avis sur ce problème important et urgent.

Il y a ensuite le problème du bruit autour des aéroports. Depuis quelques années, on assiste un peu partout en France et même dans d'autres pays, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et l'Allemagne de l'Ouest pour ne citer que les principaux, à des campagnes antibruit qui ne sont pas sans justification. C'est ainsi qu'en France on peut citer les manifestations des riverains d'Orly, qui ont abouti à l'interdiction des mouvements d'appareils à réaction sur cet aérodrome de vingt-trois heures à six heures du matin. On peut également citer le procès de Nice, celui de Bastia, les restrictions apportées à l'utilisation des aéroports de Lille et de Poitiers pour l'entraînement sur les avions à turbine, etc. Cette vague de protestations et de contestations a atteint les petits aérodromes utilisés par les avions légers et bien souvent alors la lutte antibruit recouvre des spéculations immobilières.

M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Si l'on ne veut pas être contraint à des déplacements fréquents et onéreux de certains

aérodromes, il serait important de réglementer la construction dans leur voisinage et notamment dans l'axe des pistes. Il faut donc étudier un projet de loi créant des servitudes de *non ædificandi* dans les meilleurs délais. Il importerait d'y penser particulièrement pour la réalisation de Roissy-en-France.

L'aménagement de ces grands aéroports internationaux ne doit pas faire oublier que le développement de l'aviation générale pose le problème de la création et de l'aménagement des infrastructures secondaires. Pour le moment, cette aviation générale est tout à fait méconnue de la plupart des Français, qui ont tendance à penser qu'en dehors du transport aérien et de quelques appareils utilisés par certaines grandes entreprises, il n'existe qu'une petite aviation à caractère purement sportif. Pourtant, depuis cinq ans, en France l'utilisation de l'avion léger pour les déplacements a augmenté dans des proportions considérables. C'est ainsi que de dix mille heures de vol en 1962 cette activité a atteint deux cents mille heures de vol en 1967. Sait-on qu'aux Etats-Unis il existe un peu plus de 86.000 avions monomoteurs et qu'en 1967 ces avions ont effectué environ vingt millions d'heures de vol ? Sait-on que les écoles de pilotage américaines ont actuellement un peu plus de 193.000 élèves à l'instruction ? Sans doute, la situation de l'aviation générale en France et en Europe n'est-elle pas comparable, mais il s'agit d'une activité qui se développe très rapidement et pour laquelle il importe de procéder à des études de prospective très sérieuses.

Il faut éviter de recommencer les erreurs commises dans le passé pour la circulation routière où, faute d'avoir cru au développement de l'utilisation de l'automobile — dans la pensée que le chemin de fer prendrait la plus grande part de la circulation des personnes et des marchandises — on est arrivé à une quasi-impossibilité de développement de l'infrastructure routière. Il faut donc dès maintenant établir un plan d'infrastructure aéronautique secondaire et procéder aux réserves foncières qui permettront de ménager l'avenir. Le risque d'erreur est quasiment inexistant, car en admettant que les bases d'évaluation se révèlent, à échéance de vingt ans, trop optimiste, il sera toujours temps d'utiliser les réserves foncières pour aménager des espaces verts à la place des aérodromes prévus. A cette opération doivent être largement associées les collectivités locales et régionales, qu'il s'agisse des municipalités, des chambres de commerce, des départements ou d'autres organismes de telle sorte que la création, l'aménagement et la gestion de l'infrastructure aéronautique secondaire soient parfaitement intégrés dans la régionalisation et l'urbanisation.

Ma seconde préoccupation concerne le plan de charge de notre industrie aéronautique. Je rappelle que c'est l'armée qui est essentiellement la tutrice de notre industrie aéronautique par l'intermédiaire de nos sociétés nationalisées. Cette industrie fait vivre plus de 100.000 salariés. Est-il normal que le ministre des transports n'en assure pas également la tutelle alors qu'à son budget figure 80 p. 100 des dépenses en capital, qui permettent à l'industrie aéronautique de survivre et de remplacer progressivement la construction d'avions militaires par celle d'avions civils ?

Concorde et *Airbus* s'octroient donc la part du lion et cela aux dépens de tous nouveaux lancements de prototypes. Le problème qui se pose aujourd'hui n'est pas de savoir si l'opération *Concorde* devait être entreprise ou non, s'il aurait mieux valu se lancer dans l'étude et la construction d'un appareil de transport subsonique extrapolé de *Caravelle*, qui maintenant sortirait en grande série. Le problème actuel consiste à faire porter tous les efforts sur la réussite de l'opération *Concorde* pour laquelle on a dépassé le point de non retour. En bref nous sommes condamnés à réussir opérationnellement et même commercialement *Concorde*.

Immédiatement nous entrons dans la phase « essais en vol et certification ». La certification est un problème très difficile qui exige une coopération très étroite non seulement avec les autorités britanniques mais aussi avec les représentants de l'administration américaine. Il importe donc que l'administration française soit représentée quantitativement et qualitativement par des techniciens compétents et coopératifs. Après avoir dépensé des sommes importantes pour l'étude et la construction des deux prototypes, personne ne comprendrait que, pour des économies sans aucune mesure avec les fonds déjà investis, l'administration française ne puisse disposer pour cette certification des hommes qui sont indispensables tant à Londres qu'à Washington pour mener cette tâche à son terme.

Les Etats-Unis sont revenus, pour leur appareil supersonique, à l'avions à ailes en delta. Ils rencontrent les mêmes problèmes que nous. Tout porte donc à croire que *Concorde* sera mis en service quatre ou cinq ans avant son rival américain. Cette situation ne peut qu'inciter un certain nombre de grandes compagnies à confirmer leur option, qui porte actuellement sur soixante-quatorze appareils. Le prix de revient de *Concorde* sera élevé, mais aussi longtemps qu'il restera sans

rival sa vitesse constituera un attrait indéniable aux yeux des passagers. L'importance de son trafic dépendra, en fin de compte, de l'écart de prix de revient qui prévaudra réellement en exploitation entre *Concorde* et ses concurrents subsoniques, notamment le *Boeing 747*, et de la valeur qu'aura pour les usagers le gain de temps offert.

L'*Airbus* est un appareil franco-germano-britannique dont la gestation est au moins aussi pénible. C'est un avion moyen courrier de grande capacité. La France est particulièrement attachée à sa réalisation parce que *Caravelle* arrive en fin de fabrication et que *Concorde* n'apporte pas assez d'activité à Sud-Aviation, qui envisage des licenciements. Mais il s'agit d'un avion difficile à construire, le prix de revient du siège-kilomètre de l'*Airbus* devra être de 15 à 25 p. 100 inférieur au prix correspondant pour les avions actuels.

Ce projet se situe-t-il dans ce domaine ? Si oui, qu'attendons-nous pour prendre la décision ? Sinon, il faut abandonner et dire pourquoi.

J'avoue, monsieur le ministre, avoir été très affecté par l'annonce à la tribune de l'Assemblée nationale par M. le Premier ministre d'une réduction de 60 millions de la dotation inscrite pour le programme *Concorde*, affecté d'autant plus que le plan de charges de notre industrie aéronautique, en particulier de Sud-Aviation, est très inquiétant. En effet, le creux actuel du plan de charge de Sud-Aviation est dû à ce que le programme *Caravelle* est pratiquement terminé et que le programme *Concorde* n'a pas encore vraiment commencé. Si *Concorde* n'était pas lancé en série et si *Airbus* n'était pas retenu, la situation de Sud-Aviation et de toutes les industries qui travaillent en collaboration avec cette société serait catastrophique.

Sud-Aviation a actuellement un plan de charge de 1.600.000 heures mensuelles, ce qui est dramatique. Il faut rendre hommage à cette société pour les efforts qu'elle fait en vue de limiter les conséquences de cette situation sur le personnel. Elle a cessé l'embauche, réduit les sous-traitances, fait appel au fonds national de l'emploi pour mettre à la retraite anticipée nombre de personnes âgées de 60 à 65 ans, et elle a dû placer 200 ouvriers de l'usine de Toulouse, qui est la plus touchée, dans ses autres usines.

Les projets *Concorde* et *Airbus* doivent donc être réalisés et réussis. L'Allemagne et l'Angleterre ont besoin également de construire *Airbus* en ce moment et montreront certainement une grande compréhension dans la réalisation de ce projet. Si l'industrie aéronautique échoue dans cette opération, on évoluera vers une prédominance américaine. Tel est l'enjeu : il est de taille !

Monsieur le ministre, je suis certain que vous êtes conscient de ce grave problème et que tout sera fait pour que notre industrie aéronautique ne succombe pas. Il apparaît cependant que la suppression des crédits en question est rendue possible par le retard qui a affecté le programme *Concorde*, ce qui permet un rajustement des dépenses prévues, sans affecter pour autant l'opération en elle-même. C'est cette confirmation que nous aimerions entendre de votre bouche, monsieur le ministre, ainsi que les éléments d'information que vous pourriez porter à notre connaissance concernant *Airbus*.

Nous aimerions savoir également où en est le projet *Mercury* que l'on nous présente comme l'intermédiaire entre *Caravelle* et *Airbus* et quelles sont ses modalités de financement.

Toutefois, il nous paraît nécessaire d'apporter quelques précisions que nous possédons sur le biréacteur court-moyen-courrier *Mercury* que la société des avions Marcel Dassault a décidé de réaliser avec la société Fiat dans un délai de deux ans. Il s'agit d'un appareil de 134 places à raison de six places de front, concurrent donc du *Boeing 737*, aux moteurs placés sous les ailes, c'est-à-dire au centre de gravité. L'expérience de la société en avions supersoniques a permis de prévoir pour le *Mercury II* une aérodynamique au voisinage de Mach 1.

Le constructeur semble fonder de grands espoirs sur sa réussite commerciale, mais seul un prix de revient compétitif permettra à cet appareil, qui reçoit une aide importante de l'Etat, de s'imposer sur le marché.

Ma troisième préoccupation concerne l'évolution de la situation de nos compagnies aériennes. En dépit des circonstances peu favorables, telles que la crise politique au Moyen-Orient et la médiocrité de la conjoncture économique dans le monde et plus spécialement dans la zone européenne, Air France a réussi, au prix d'un effort accru, à maintenir en 1967 sa position bénéficiaire.

Pour 1968, les répercussions des mesures prises aux Etats-Unis en vue de réduire le déséquilibre de la balance des paiements et surtout les événements survenus en France en mai et juin, ainsi que leurs conséquences directes et indirectes liées à la perturbation du marché, feront ressortir un déficit de l'ordre de 240 millions de francs. C'est donc à juste titre que l'Etat a inscrit aux divers collectifs 200 millions destinés à

couvrir un tel déficit tout à fait exceptionnel et à permettre à notre compagnie nationale de partir sur des bases saines pour 1969.

Air France entre dans une phase importante de renouvellement de sa flotte, étant donné l'accroissement du trafic, et devra faire face aux conséquences de l'acquisition et de la mise en service de matériels nouveaux : les *Boeing 707*, *727*, *747* et, au début de 1973, *Concorde*. Air France a donc des options sur cet appareil, huit si le survol terrestre est possible, six s'il ne l'est pas, et également six options sur le supersonique américain. Un *Boeing 727* représente une dépense de 35 millions de francs, un *Boeing 747* une dépense de 100 millions, un *Concorde* une dépense de 80 millions de francs. Ces chiffres donnent la mesure des efforts que doit déployer Air France pour ses investissements.

Signalons également que cette compagnie est une entreprise exportatrice, la première de France pour la part de chiffre d'affaires réalisé en devises étrangères, la seconde pour la valeur absolue des devises gagnées, après la régie Renault. Cette position flatteuse a pour contrepartie que la compagnie est particulièrement vulnérable ; tout ce qui atteint l'activité économique en France ou l'attrait touristique de notre pays la frappe directement et réduit la source importante de devises qu'elle constitue. Félicitons donc Air France de se préoccuper de l'accueil hôtelier de la France, notamment de Paris, et de s'employer à réaliser, après d'autres compagnies américaines et anglaises, des structures d'accueil qui faciliteront le séjour des étrangers.

Il est un point qui nous tient à cœur, sur lequel je voudrais attirer votre attention : c'est celui qui concerne les liaisons aéronautiques avec nos lointains départements des Antilles, de la Guyane et de la Réunion. Déjà des rapports d'information élaborés à la suite de missions d'information du Sénat avaient mis l'accent sur les problèmes des liaisons aéronautiques avec nos départements d'outre-mer, si attachés à la France métropolitaine.

Ces liaisons aéronautiques facilitées fourniraient des moyens adaptés aux migrations nécessaires, étant donné l'état de la démographie, et permettraient aussi un développement du tourisme en provenance de la métropole, qui constitue un élément vital du développement économique de ces morceaux de la plus grande France.

Il nous apparaît qu'un effort doit être réalisé pour faciliter les liens avec ces départements. Certes, un système de réduction des tarifs existe, mais au bénéfice essentiellement des voyages de groupes et des étudiants. Mais nous pensons qu'il serait indispensable d'envisager des réductions tarifaires compensées pour notre compagnie nationale dans le cadre de la subvention d'équilibre.

Au milieu de toutes ces contingences, Air France joue une partie difficile dont elle se tire avec honneur. Les contacts que nous avons eus avec cette compagnie montrent qu'elle a la ferme détermination de revenir au plus tôt à la situation bénéficiaire qu'elle avait pu atteindre dans les années antérieures à 1968 sans l'aide de l'Etat. Notre compagnie nationale a montré dans le passé qu'elle en était capable.

Air-Inter, à la suite des événements de mai et de juin, connaîtra un déficit de 16 millions de francs. La convention du 1^{er} octobre 1967 règle la situation des lignes qui existaient à l'époque, mais celles qui ont été créées depuis connaissent des difficultés d'exploitation qui pèseraient sur les collectivités locales ou les chambres de commerce si l'Etat n'intervenait pas. La suppression totale de la détaxation sur les carburants, la suppression de la participation de l'Etat à la formation du personnel navigant et la suppression de la subvention de quatre millions de francs ne seront sans doute pas compensées par le relèvement des tarifs d'Air Inter intervenu en 1968. Il faut donc prévoir que l'équilibre d'exploitation de la compagnie en 1969 ne sera obtenu qu'au prix du maintien des participations des collectivités locales garantes d'Air Inter...

M. Yves Estève. Bien sûr !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. ... à un niveau au moins égal à celui de 1968, c'est-à-dire de l'ordre de 10 millions de francs. Des mesures urgentes doivent être prises pour soulager ces collectivités locales et maintenir l'équilibre financier de cette compagnie, dont l'activité est indispensable à l'économie du pays tout entier.

M. Georges Portmann. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Notons avec satisfaction qu'un crédit de 10 millions de francs en faveur d'Air Inter figure dans le collectif qui sera prochainement soumis à notre vote.

La souplesse d'exploitation que son statut d'entreprise indépendante confère à U. T. A. lui a permis d'éviter certaines des difficultés rencontrées par les autres compagnies aériennes françaises du fait des événements de mai et juin 1968.

Il faut rendre hommage au dynamisme et au sens commercial de la compagnie U. T. A. ; les initiatives qu'elle a prises, notam-

ment pour développer le tourisme dans les territoires français du Pacifique, méritent d'être soulignées.

Ma quatrième préoccupation concerne la situation du personnel, sa formation et le concours de l'Etat pour la réalisation de cet objectif.

Nous avons vu, à propos de l'examen de la situation d'Air Inter, l'incidence de la détaxation du carburant sur la vie des compagnies aériennes ; je n'y reviendrai donc pas.

En revanche, cette mesure a aggravé la situation financière déjà précaire des aéro-clubs. Certes, pour compenser, des bourses de 600 francs pour quinze heures de vol ont été attribuées aux jeunes de moins de vingt-cinq ans. Pour faire face aux charges nouvelles qui leur incombaient, les aéro-clubs ont dû augmenter le prix de l'heure de vol dans de fortes proportions. Il en résulte que ceux qui ont des revenus suffisants peuvent continuer à pratiquer leur sport favori ; par contre, ceux qui ont des revenus modestes sont obligés de l'abandonner. Ce n'est certainement pas le but recherché. Il nous faut donc aider les aéro-clubs dont tout le monde reconnaît qu'ils jouent un rôle important d'initiation des jeunes gens aux choses de l'air et à la formation des pilotes. Pourquoi ne pas subventionner à 50 p. 100 tout achat d'avion par un aéro-club et à son prix réel ? Cette mesure aurait, en outre, l'avantage de favoriser notre industrie aéronautique.

Cette année, ont été ouverts les nouveaux locaux de l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse ; des crédits sont inscrits pour terminer ce transfert. Il existe cependant un point noir pour l'équipement de cette nouvelle école qui vient de doubler ses effectifs. Il n'a pas été prévu, dans les autorisations de programme, des crédits suffisants pour commander les simulateurs de vol absolument nécessaires au bon fonctionnement de cette école. La procédure préconisée par les services des finances est inhabituelle. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, si ce problème est résolu ?

L'ouverture, dès janvier prochain, des centres de Montpellier et de Muret permettra de faire face au recrutement et à la formation de nouveaux pilotes imposés par l'accroissement des besoins en personnel navigant technique des compagnies.

Les compagnies aériennes françaises prévoient, en effet, dans les prochaines années, d'accroître leurs effectifs actuels, qui s'élèvent à 1.500 pilotes de ligne et pilotes professionnels de première classe, dans des proportions assez sensibles, ce qui pourra conduire à un apport annuel oscillant entre 120 et 150 pilotes, d'autant plus qu'il est nécessaire de former des navigateurs en les choisissant parmi les pilotes de ligne, afin d'éviter de former des navigateurs purs, pour qui risquerait de se poser assez rapidement un problème de reconversion technique.

Le recrutement de ces navigants est effectué chaque année, par l'admission en stage, soit de jeunes élèves n'ayant aucune référence aéronautique, soit d'anciens pilotes militaires ou pilotes civils formés par le canal des stages B ou des stages de vol aux instruments.

S'agissant du recrutement B, nous aimerions savoir, monsieur le ministre, où en est le problème de l'équivalence éventuelle avec les diplômes militaires.

Quant aux dépenses de formation du personnel navigant, elles constituent une lourde charge que se partagent l'Etat et les compagnies aériennes. Peut-être pourrait-on alléger ces frais considérables de formation de pilotes que supportent les compagnies à l'heure où la concurrence internationale est si vive.

Ma cinquième préoccupation concerne les problèmes des personnels de l'aviation civile. Il faut noter tout d'abord que, quantitativement, c'est un problème difficile ; en 1968, l'ensemble des personnels figurant sur les tableaux d'effectifs du secrétariat général à l'aviation civile représente sensiblement les mêmes chiffres qu'en 1948, soit environ 10.000.

Il est inutile, je pense, de se livrer à une analyse détaillée pour constater l'insuffisance grave d'une telle situation en face d'activités aériennes qui se développent dans des proportions inconnues dans les autres secteurs de l'économie.

Mais, en dehors de ce problème quantitatif, il existe un problème qualitatif au moins aussi grave. L'aviation constitue un secteur dans lequel l'évolution technique est très rapide. Elle est en très grande partie tributaire des recherches et des réalisations effectuées par l'aviation militaire dans le domaine spatial. Les personnels travaillant dans l'aviation civile subissent donc cette évolution technique plus qu'ils ne la dirigent. Ils doivent donc périodiquement réapprendre leur métier et suivre des stages de recyclage.

Comment pourrait-on, dans ces conditions, continuer à faire évoluer ces personnels dans le cadre étroit de la fonction publique avec toutes les contraintes, toutes les barrières qu'imposent les statuts ?

N'est-il pas temps de repenser toutes les structures et d'étudier des formules telles que celle de l'établissement public, qui permettrait de développer et d'aménager avec souplesse et efficacité les moyens nécessaires aux activités aéronautiques ?

N'est-il pas anachronique de voir de grandes entreprises telles que la compagnie nationale Air France figées dans des statuts étroits et formalistes qui nivèlent dans la médiocrité la qualité de certaines catégories, dont les meilleurs éléments s'en vont dans des entreprises privées faute de pouvoir trouver à Air France les possibilités d'avancement que les barrages inscrits dans les statuts leur refusent ?

N'est-on pas en train de recréer des situations comparables à celle que connaît la S. N. C. F. et qui ont donné lieu à tant de critiques justifiées ? Pourquoi faut-il qu'en France nationalisation soit synonyme d'étatisation ?

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais en avoir terminé, mais avant d'achever mon exposé je voudrais aborder un problème évoqué depuis plusieurs années par M. Coudé du Foresto : celui de la concentration dans un immeuble convenable des services de l'aviation civile. Aucun crédit n'est prévu dans le budget de 1969. La dispersion actuelle entre plusieurs immeubles de l'agglomération parisienne, huit à Paris et six en banlieue, ne manque pas d'apporter des perturbations dans le bon fonctionnement du secrétariat général, qu'il s'agisse de son rendement ou de l'amélioration de ses structures et de son efficacité.

Nos préoccupations vous montrent, monsieur le ministre, que nous connaissons l'importance et la diversité de vos responsabilités. Voyez dans nos observations la preuve que nous désirons vous aider à mettre notre aéronautique civile en état de prendre un tournant décisif pour son avenir. (Applaudissements.)

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Compte tenu du déroulement des débats, il est vraisemblable que nous n'aurons terminé l'examen du budget de l'aviation civile que bien après minuit. Dans ces conditions, je pense qu'il serait sage de renvoyer la discussion du budget de la justice, en laissant à la conférence des présidents, qui doit se réunir demain, le soin de fixer la date à laquelle elle pourra se dérouler.

M. le président. La commission des finances demande que la discussion des dispositions budgétaires relatives au ministère de la justice soit renvoyée à une prochaine séance que fixerait demain la conférence des présidents.

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

Il en est ainsi décidé.

Je crois cependant de mon devoir d'attirer l'attention du Sénat sur le retard déjà pris dans l'examen du projet de loi de finances.

Dans la suite de la discussion la parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, votre commission des affaires économiques et du Plan devait donner son avis sur le projet de budget concernant l'aviation civile. Elle a examiné successivement l'activité de notre grande compagnie nationale, de la compagnie Air Inter, dont le développement est un des facteurs importants de l'aménagement du territoire, ce qui suffit à en marquer l'importance, le problème de l'aéroport de Paris, le développement du fret aérien, dans lequel nos compagnies aériennes peuvent trouver un accroissement sensible de leurs recettes, enfin la construction aéronautique, dont l'avenir conditionne à la fois la position de la France sur le plan de la technologie et le maintien d'un secteur important et qualifié de l'emploi.

En 1967, le taux d'accroissement du trafic passagers d'Air France fut inférieur, non seulement à celui des années précédentes pour cette même compagnie, mais aussi au taux de progression mondiale, cette baisse étant particulièrement sensible sur le réseau moyen-courrier, comme d'ailleurs pour toutes les compagnies aériennes. Seul le pourcentage d'augmentation du fret, bien qu'inférieur très légèrement à son propre pourcentage d'accroissement de l'année précédente, reste supérieur à la moyenne mondiale.

En 1968, alors que les profits escomptés étaient de l'ordre de 31 millions de francs, le déficit se situera vraisemblablement entre 230 et 250 millions de francs. Pour remédier à cette situation, un crédit de 100 millions de francs a été inscrit au premier collectif de 1968, mais il devra être complété par une nouvelle dotation au second collectif.

En ce qui concerne l'exercice 1969, aucune subvention n'est prévue, mais il est malheureusement probable que l'équilibre financier ne sera pas atteint et que les restrictions récentes sur les changes et sur l'exportation des capitaux réduiront considérablement les recettes qu'Air France peut attendre du tourisme français à l'étranger. J'ajoute que la seule augmentation des

charges sociales augmentera les dépenses d'Air France d'environ 100 millions de francs. Le fait qu'aucun crédit ne soit prévu nous permettra de douter de la valeur des données budgétaires qui sont présentées au titre de la présente loi de finances.

Certes, les événements du mois de mai et de juin ont pesé lourdement sur l'évolution de la compagnie, mais la baisse du trafic existait auparavant, d'où la nouvelle organisation commerciale d'Air France.

L'objectif essentiel recherché par la compagnie a été d'établir une distinction au niveau de l'organisation et des personnes entre les activités liées directement à la vente et celles relevant de la prospective et de la stratégie commerciale.

Ce renforcement des structures commerciales s'est traduit, tout d'abord, par la nomination d'un directeur général adjoint chargé des affaires commerciales coiffant deux directions, l'une des ventes, l'autre du développement.

Pour ce même but, ont été mis en place, en France et à l'étranger, dix délégués généraux chargés d'élaborer, dans leurs régions respectives, la politique de la compagnie et de la mettre en application.

Votre commission se félicite de cette orientation de la société et elle serait heureuse de voir se développer dans les autres entreprises nationalisées, souvent plus préoccupées de technique que de résultats, le même souci d'efficacité.

A cette organisation du système commercial de la compagnie Air France s'ajoute un autre aspect et, pour le déterminer, il est nécessaire de procéder à une certaine analyse du trafic. Dans le recrutement des passagers des compagnies aériennes, différents facteurs jouent un rôle déterminant : le confort bien sûr, la qualité de la nourriture, etc., mais aussi des éléments d'ordre affectif, par exemple le chauvinisme national, particulièrement sensible sur l'important réseau Europe-Amérique du Nord.

Ceux qui se considèrent comme de vieux américains ont tendance à emprunter les lignes des compagnies américaines ; ceux qui sont d'origine italienne ou allemande, les lignes de leur pays d'origine, Alitalia ou Lufthansa, tant sont restées fortes aux Etats-Unis les minorités ethniques.

Face à cela, Air France bénéficiait d'un atout essentiel : pour beaucoup d'étrangers, Paris a été et reste encore la porte de l'Europe ; or, cette position privilégiée, notre capitale est en train de la perdre du fait de l'insuffisance et de la non-adaptation de ses moyens hôteliers ; bien plus, l'évolution du trafic vers la formule du voyage « tout compris » et par la mise en service prochaine d'appareils à grande capacité augmente l'importance du problème hôtelier. De plus en plus, en effet, les billets d'avion sont délivrés par des agences qui vendent aussi bien le transport que le séjour et les distractions annexes et cherchent ainsi à réunir, compte tenu des avantages tarifaires consentis pour les voyages collectifs, le plus grand nombre possible de personnes.

Cette évolution, que l'apparition prochaine d'appareils géants va sensiblement accélérer, est suivie avec beaucoup d'intérêt dans le monde du transport aérien où chaque compagnie comprend que son activité dépend en grande partie de la valeur attractive d'un certain nombre de ses escales privilégiées. C'est ainsi que Paris, qui a été et reste encore pour beaucoup d'étrangers la porte de l'Europe, constitue pour Air France une valeur essentielle.

Nous voudrions rendre le Gouvernement attentif à la gravité de cette situation et lui rappeler que, selon les études les plus sérieuses, on estime à 10.000 chambres, réparties à raison de 200 à 300 par hôtel, les moyens d'hébergement à mettre en place d'ici à 1975.

Pour sa part, notre société nationale Air France, comme d'ailleurs la compagnie U. T. A. sont conscientes de la gravité du problème, mais se heurtent, pour y remédier, à d'importantes difficultés, dont la première est le coût très élevé des terrains, et plus généralement la difficulté de disposer des capitaux importants nécessaires à de tels investissements.

En conséquence, et faute de pouvoir agir seule, notre compagnie nationale s'efforce d'encourager les initiatives et de jouer le rôle de catalyseur en apportant, dans la limite de ses moyens, son appui financier à des filiales hôtelières telles que les relais aériens et Sofitel ou en garantissant la location de chambres aux promoteurs privés.

Nous sommes malheureusement au regret de constater que les différentes formules mises sur pied par Air France, tendant en particulier à consacrer à neuf opérations hôtelières à Paris, en province et outre-mer, un crédit de 60 millions de francs de 1968 à 1973, se heurtent, entre autres obstacles, en dépit de l'urgence, à la réticence des autorités de tutelle, cela, malgré l'appui convaincu que lui apporte M. le secrétaire général à l'aviation civile dans la poursuite de ces objectifs.

La commission rappelle, comme l'a fait M. Anthonioz à l'Assemblée nationale, la part que prend à Paris la T. W. A.

à l'exploitation de deux hôtels Hilton, le contrôle de la P. A. N. A. M. sur l'hôtel Continental et l'acquisition, par un groupe financier britannique incluant la B. E. A., de l'ensemble hôtelier constitué par le George-V, le Plaza-Athénée et l'hôtel La Trémoille.

Ce problème hôtelier, dont on a pris enfin conscience, aura sans doute évolué dans le sens que nous souhaitons dès l'année prochaine, si l'on en croit les informations toutes récentes selon lesquelles le ministère des finances accepterait de reconnaître le bien-fondé de cette politique d'investissement hôtelier.

Le rapport écrit de votre commission indique la composition de la flotte d'Air France, et particulièrement l'accroissement prévisible : 9 *Boeing 727*, plus spacieux et plus économiques que les *Caravelle*, ainsi que 5 *Boeing 747* géants.

A ce sujet, nous devons signaler le pas en avant accompli dans le cadre européen, qui consiste en la création d'un groupe, dit Atlas, qui est destiné à l'entretien des appareils *Boeing 747* et qui comprend Air France, Alitalia, Lufthansa et Sabena, c'est-à-dire les quatre grandes compagnies européennes.

En ce qui concerne le trafic de la compagnie U. T. A., dont nous avons longuement traité dans notre rapport écrit, il faut signaler que le nombre de passagers-kilomètre, bien qu'il ait été inférieur à la moyenne mondiale, a tout de même augmenté de 10 p. 100 par rapport à l'année précédente, alors que l'augmentation du fret est très supérieure à la moyenne mondiale, 31 p. 100 contre 14 p. 100.

En 1968, le trafic a continué à s'améliorer malgré une augmentation des frais dus à la nécessité d'organiser des départs de Bruxelles pendant la période de mai et de juin.

La flotte d'Air Inter s'est accrue sensiblement : 9 *Caravelles*, dont 2 louées par Air France, 14 *Viscount*, 1 *Fokker F-27* en location et 4 *Nord 262*.

Les commandes livrées ou en cours de livraison portent sur une *Caravelle* et 10 *Fokker F-27*.

En 1967, l'augmentation du trafic par rapport à l'année précédente a été 32 p. 100 et, malgré l'augmentation des moyens, le coefficient de remplissage a légèrement augmenté, passant de 67,9 p. 100 à 68,4 p. 100.

Il est à signaler que l'augmentation la plus sensible a été enregistrée sur les lignes radiales et non sur les lignes transversales. Le trafic au départ de Paris représente 68 p. 100 du total, alors qu'en 1963 il n'était seulement que de 59 p. 100.

En 1968, les événements que nous avons connus et dont on parle encore beaucoup ont entraîné une diminution du nombre des passagers de l'ordre de 200.000 environ ; on peut ainsi penser qu'Air Inter transportera en 1968 1.750.000 passagers au lieu des 1.950.000 prévus, ce qui représente tout de même une augmentation de 15 p. 100 par rapport à l'année précédente.

La situation financière de la compagnie, rendue déjà difficile l'an dernier par l'effet cumulé de la suppression de la subvention d'équilibre, de la détaxe des carburants et du relèvement des taxes d'atterrissage, a été sensiblement aggravée par les pertes de recettes dues à l'interruption quasi totale du trafic et le relèvement consécutif des salaires.

Dans ces conditions, et en dépit du relèvement tarifaire de 10 p. 100 intervenu au 1^{er} avril, le déficit de l'exercice 1968 atteindra probablement 16 millions de francs, compte tenu, il est vrai, des amortissements et provisions, mais aussi des subventions attendues des collectivités locales.

A ce sujet, il est bon de signaler que l'aide du F. I. A. T. n'augmentera pas les recettes d'Air Inter, mais assurera à cette compagnie qu'elle percevra les sommes qui lui sont dues par les collectivités locales.

Nous abordons maintenant un problème sur lequel notre commission s'est longuement penchée.

La convention passée en 1966 entre Air Inter et l'Etat reconnaissait expressément à cette compagnie une « vocation privilégiée » pour assurer à l'intérieur de la France le transport de la poste. Or celle-ci est en fait acheminée exclusivement par le centre d'exploitation postal, plus connu sous le nom d'aéropostale, service appartenant au ministère des P. T. T., mais dont la gestion et la maintenance sont assurées par la Compagnie Air France.

Ainsi la France possède-t-elle, contrairement à ce qui se passe à l'étranger, deux services distincts de transport aérien intérieur dont l'un a le monopole de l'acheminement de la poste.

Votre commission n'a pas manqué de souligner à plusieurs reprises le caractère anormal d'une telle formule dont elle n'ignore pas les aspects affectifs ; mais, si elle estime devoir soulever à nouveau la question, c'est en raison du fait que la Compagnie Air Inter et l'aéropostale utilisent aujourd'hui les mêmes appareils, les *Fokker 27-500*.

Un effort de coordination a bien été réalisé concernant l'approvisionnement en pièces détachées, mais en raison des barrières administratives, la revision et l'entretien d'appareils, cependant identiques, sont assurés dans des ateliers différents.

Mais le principal inconvénient du système actuel réside dans la mauvaise utilisation des appareils affectés au transport de la

poste, qui ne volent pratiquement que de 22 heures à 5 heures, soit 700 heures environ par an, alors que leur rotation commerciale normale et économiquement souhaitable devrait être de 2.000 heures au moins.

Pour justifier le maintien de la formule en vigueur, le service des postes fait valoir les sujétions particulières relatives à la distribution du courrier et le fait qu'en tout état de cause ses avions ne pourraient être utilisés pour le transport des passagers. En ce qui concerne les sujétions particulières à la distribution du courrier, ne pourrait-on sans danger pour l'économie nationale modifier certaines habitudes et repenser le problème dans son ensemble ? Nous sommes à une époque où les changements, même les plus importants, n'effraient pas. Peut-être un petit changement, pouvant entraîner de grandes économies, n'est-il pas à repousser sans un examen approfondi ?

Les avions ne pourraient pas être utilisés pour les transports des passagers, dit-on. Peut-être pourrait-on étudier le transport mixte qui donnerait des relations biquotidiennes assurant de meilleures dessertes pour les passagers, des dessertes convenables pour la poste et, en tout état de cause, une diminution des frais pour la poste et aussi pour Air Inter ? Je ne sais pas qu'avec le système actuellement employé par l'aéropostale une lettre postée le jour A soit distribuée le jour A. Elle est distribuée au mieux le jour B. Il semble que les liaisons biquotidiennes mixtes pourraient permettre de satisfaire toutes les exigences, même s'il faut modifier certaines heures de distribution, compte tenu de la faiblesse des moyens d'Air Inter dans le domaine du fret. Nous y reviendrons en parlant du fret aérien et des possibilités de développement de cette activité. Nous pensons qu'une solution transitoire devrait être recherchée, permettant au moins l'affrètement par Air Inter des avions du centre d'exploitation postal pendant la journée, ce qui permettrait à Air Inter d'effectuer des transports de fret sur le plan intérieur et de collecter du fret aérien qui pourrait être exploité sur les lignes d'Air France. Air Inter et la poste n'auraient qu'à gagner à la mise en œuvre de telles formules.

Notre département des postes, qui a consacré au transport aérien 40 millions de francs de frais de fonctionnement en 1968 et a investi, pour le même objet, plus de 110 millions de francs en 1967, pourrait en particulier trouver dans cet arrangement l'occasion de réaliser une opération financière intéressante.

Ainsi que le dit M. Nora dans son rapport sur la gestion des entreprises nationales, il ne convient pas de lier de façon quasi automatique la notion de service public à celle de déficit.

L'engouement du public pour le mode de transport aérien a, d'ailleurs, confirmé nos vues puisque, sur certaines liaisons, le nombre des passagers aériens dépasse déjà notablement celui des voyageurs utilisant le chemin de fer en première classe. Nous pouvons même préciser que, pour la première fois en 1967, plus de 50 p. 100 des voyageurs qui se sont rendus à Nice ont emprunté l'avion.

Nous nous étonnons donc de la politique d'investissement poursuivie par le Gouvernement, politique à notre avis trop orientée vers une modernisation dispendieuse des transports terrestres. L'expérience de la lutte sans espoir menée sur mer par le paquebot contre l'avion devrait cependant nous servir de leçon.

Dans l'immédiat, la situation d'Air Inter nous paraît requérir quelques décisions urgentes qui pourraient d'ailleurs avoir un caractère temporaire, sous peine d'obliger la compagnie à renoncer à tous investissements et à condamner ainsi son expansion.

Parmi ces mesures, nous ne retiendrons que la plus importante, la détaxation des carburants en raison, d'une part, de son incidence sur le coût de revient et, d'autre part, du fait que le Gouvernement s'était formellement engagé à l'appliquer lors de la reprise d'activité d'Air Inter en 1960.

Certes, nous n'ignorons pas qu'une telle exonération fiscale contribuerait à alourdir nos dépenses budgétaires, mais, si on voulait bien faire la part de l'aviation civile dans la charge générale que représentent les transports, il semble que certains aménagements pourraient permettre de dégager 12 millions de francs sur un total d'interventions publiques qui dépassent 6,6 milliards de francs et de rendre le transport aérien, dont les avantages ne sont plus à démontrer, accessible au plus grand nombre.

L'activité d'ensemble de l'aéroport de Paris le situe toujours au second rang en Europe et au septième rang dans le monde occidental. Sa progression a été du même ordre que l'année précédente pour les passagers, mais inférieure pour le fret. Dans ce domaine, nous sommes dépassés pour la première fois par Francfort qui prend la seconde place après Londres. Quant au trafic passagers par relations simples, si Londres occupe toujours la première place, Nice vient au second rang et dépasse New York.

Pour le fret, nous noterons que le taux de croissance relativement faible est dû au fléchissement du transit : moins 1,6 p. 100, les importations progressant au contraire de 25 p. 100 en tonnage et de 28,3 p. 100 en valeur et les exportations de

15,5 p. 100 en tonnage et de 23,4 p. 100 en valeur. Cela démontre bien la faiblesse du fret en provenance ou à destination de la France, par rapport au fret simplement en transit.

Toujours pour les marchandises, la part de la métropole reste faible — 11,3 p. 100 — traduisant la mauvaise qualité de notre réseau intérieur d'apport et de distribution.

Comme nous l'avons dit l'an dernier, le développement du trafic à une cadence plus rapide que prévue a conduit à entreprendre à Orly certaines opérations d'agrandissement sans attendre la mise en service de Paris-Nord, qui ne pourra pas absorber l'activité supplémentaire avant 1972.

Mon rapport écrit indique les principales opérations en cours à Orly, notamment l'allongement des pistes nécessaires pour recevoir les *Boeing 747*. Il indique aussi les programmes prévus pour Paris-Nord, plus exactement pour Roissy-en-France, mais nous aimerions, monsieur le ministre, recevoir quelques informations sur les liaisons terrestres entre les deux aéroports et entre chacun d'eux et Paris.

Je dois faire remarquer également que l'application des nouveaux tarifs de taxes d'atterrissage traduit une augmentation de 127 p. 100 pour les N. 262 et de 75 p. 100 pour les F. 27, ce qui pénalise lourdement les sociétés exploitant les lignes intérieures qui utilisent de petits appareils.

Le problème du fret a particulièrement préoccupé votre commission des affaires économiques, dans la mesure où il lui est apparu que c'était dans ce domaine que les perspectives d'accroissement étaient les plus importantes et les plus sensibles. Le développement du fret transporté par les compagnies françaises a été relativement faible jusqu'en 1964, loin derrière le taux d'accroissement des Etats-Unis et, en raison des résultats médiocres des exercices 1961-1964, notre taux de progression reste pour l'année écoulée notablement inférieur à celui des autres nations européennes. Le rapport que j'ai présenté donne un tableau de cette situation.

Il convient d'observer que, si les tonnes-kilomètres de fret représentent aujourd'hui plus de 30 p. 100 du tonnage kilométrique de passagers contre 22 p. 100 en 1956, les recettes correspondantes n'atteignent pas encore 15 p. 100 des gains des compagnies.

Selon la plupart des prévisionnistes, le trafic de fret devrait dépasser celui des passagers dans un délai maximal de vingt ans. Ces estimations se basent sur un certain nombre d'éléments concernant aussi bien les caractéristiques matérielles des appareils et les coûts de transport que le volume et la qualité des échanges.

Parmi ces données, il n'est pas douteux que la première jouera un rôle considérable, sinon primordial, qu'il s'agisse des avions cargos ou des appareils destinés en priorité aux passagers.

Si l'on considère en effet par exemple la flotte d'Air France, on constate que la capacité d'emport d'avions moyen-courriers, tels que la *Caravelle*, est, en sus des passagers et de leurs bagages, de l'ordre de 5 à 600 kilogrammes de colis de faibles dimensions et que sur les liaisons à courte distance la Compagnie ne dispose que de quelques *Breguet-deux-ponts* pouvant emporter environ douze tonnes.

Notre Compagnie nationale ne disposait donc, jusqu'à maintenant du moins, que de moyens limités pour son activité de fret sur les liaisons intra-européennes.

En revanche, 5 à 7 tonnes de messageries pouvaient être emportées par les *Boeing 707* de lignes et 35 à 40 tonnes par les *Boeing* cargos de même type.

Cette situation va être profondément modifiée par l'entrée en service des moyen-courriers *Boeing 727-200* et des long-courriers *Boeing 747* dont les disponibilités en messageries sont respectivement de 3 à 4 tonnes et de 15 à 20 tonnes, sans parler de la version cargo du *Boeing 747* qui pourra emporter 100 tonnes. Encore convient-il d'ajouter que les vastes dimensions des soutes de ces appareils permettront de loger des colis de dimensions beaucoup plus importantes et standardisées.

On voit, par cet exemple, que la mise en œuvre des appareils de la nouvelle génération, jointe à l'augmentation du nombre d'avions « tout cargos », va augmenter considérablement l'offre des compagnies dans le domaine des marchandises et les obliger, en quelque sorte, à se préoccuper du fret pour assurer la rentabilité de l'exploitation de leurs nouveaux appareils.

Un deuxième élément, lié d'ailleurs au premier, va jouer dans le même sens : c'est la diminution de 15 p. 100 au moins du prix de revient de la tonne-kilométrique et la réduction tarifaire qu'elle va permettre.

Pour apprécier ces données, il faut savoir que sur les lignes France—Etats-Unis la part du fret aérien dans le trafic total, mer incluse, n'a atteint que 21.000 tonnes sur plus de 6 millions, soit, environ 0,36 p. 100 de l'ensemble, ou 1,4 p. 100 du volume des produits non pondéreux. On imagine, dans ces conditions, les possibilités énormes que le moindre abaissement tarifaire et un meilleur conditionnement offrent à cette activité.

Pour faire un tour complet de ce problème, il faut également considérer l'accroissement des échanges et l'augmentation de leur valeur unitaire et peut-être surtout une meilleure appréciation des avantages annexes résultant pour les usagers d'expéditions plus rapides permettant notamment, pour les produits industriels, une sensible réduction des stocks ou, pour les denrées périssables, la conservation en bon état des marchandises jusqu'à destination, sans parler des économies réalisées sur les emballages et les assurances.

Bien des produits sont justifiables du transport par avion, tels que le fromage à 7,50 francs le kilo, les publications à 6,21 francs le kilo. La moyenne des prix à Paris s'établissait à 65 francs le kilo pour toutes les marchandises justifiables du transport par avion.

Depuis cinq ans d'ailleurs, on notera que le prix de ces transports a diminué considérablement, puisque pour une expédition de 1.000 kilos de Paris à New York, le tarif au kilo est passé de 5,44 francs en 1959 à 2,97 francs en 1965. On estime qu'en 1975, les produits d'une valeur spécifique de 25 francs par kilo seront justifiables du transport par avion. Mais il importe, d'après un document publié par l'aéroport de Paris, qu'une publicité intelligemment conduite soit faite pour inciter à ce genre de transport, car beaucoup d'entreprises n'en ont encore compris ni les avantages, ni l'utilité et ne savent pas encore quelles ont été les baisses successives qui sont intervenues, notamment en raison des nouveaux appareils qui sont mis en service, et en raison de ce que la plus grande partie des tonnes kilométriques de fret est réalisée sur des avions mixtes, soit 122 millions de tonnes-kilomètres contre 81 millions sur avions cargos, ce qui représente pour les compagnies un accroissement sensible de leurs recettes.

La conférence tarifaire de l'I. A. T. A. qui s'est réunie à San Juan au milieu de l'année 1967 a voulu mettre un frein à la diminution des tarifs. Elle y est parvenue et il est prévisible que la baisse des tarifs n'interviendra qu'au fur et à mesure que les capacités et les caractéristiques nouvelles des appareils le permettront sans pour cela qu'on assiste à une débauche de ristournes et de baisses sur les frets.

Parallèlement, l'éducation d'agents agréés et de personnel de vente et de promotion de vente est entreprise par les différentes compagnies aériennes et notamment par Air France de façon à pouvoir atteindre, ce qui paraît d'ailleurs raisonnable, en 1972, le chiffre de 620 millions de tonnes kilométriques, soit une augmentation annuelle moyenne de 23 p. 100.

En ce qui concerne les constructions aéronautiques, notre rapport écrit indique, dans un tableau, les différents types d'appareils nouveaux avec leurs caractéristiques. Parmi les appareils supersoniques, le *Tupolev 144* à voilure fixe peut transporter 120 passagers à 2.300 kilomètres à l'heure sur une distance de 6.000 kilomètres. C'est donc un avion du type *Concorde*. Les américains, avec le *Boeing S. S. T.*, avaient prévu au départ un avion à géométrie variable. Il semble qu'ils aient rencontré des difficultés techniques en ce qui concerne le déploiement des ailes et que certains renforcements de structures aient été rendus nécessaires, alourdissant ainsi l'appareil et réduisant le rapport entre la charge commerciale et le poids total de l'appareil. Enfin, la qualité de l'alliage utilisé a dû être reconsidérée en raison de la vitesse très grande que pouvait atteindre l'appareil et qui dépassait le mur de la chaleur.

Il semble, d'après les renseignements que nous avons, qu'on s'oriente vers un appareil à voilure fixe qui utiliserait un alliage de titane, c'est-à-dire un matériau nouveau, et que sa cellule serait plus grande que celle du *Concorde* — un peu plus du double — puisqu'il pourrait transporter de 200 à 280 passagers. Toutes ces modifications entraîneront sûrement un certain retard dans la mise au point de l'appareil américain malgré les énormes possibilités de l'industrie américaine, laissant au *Concorde* le champ libre pendant quelques années : trois ans disent les pessimistes, six ans disent les optimistes.

En ce qui concerne le *Concorde*, deux prototypes ont été construits, celui de Toulouse et celui de Filton. On a fait beaucoup de bruit autour de cet appareil et peut-être aussi à son sujet une propagande qui n'était pas toujours de bon aloi. On avait annoncé avec une certaine légèreté son premier vol pour 1968. Le problème n'est pas simple. Cet appareil volera en février 1969 sauf imprévu. Les difficultés d'ordre technique sont ou seront surmontées.

Mais le problème de la rentabilité commerciale reste entier. Il n'est pas possible actuellement de fixer le prix de vente de l'appareil. Le rapport entre la charge marchande et le poids total de l'appareil se situe actuellement aux environs de 5 à 6 p. 100 du poids total alors que — je vous donne cet élément de comparaison — sur le *Boeing 747*, le rapport charge marchande-poids total est de l'ordre de 30 p. 100.

Dans un an seulement, Sud-Aviation pourra soumettre un dossier complet à ses clients, leur permettant de prendre une décision définitive. Il est très important de ne pas se laisser aller à des considérations un peu légères sur cet appareil.

Le Premier ministre, dans le cadre des mesures décidées, a annoncé une réduction des crédits de 60 millions pour cet appareil. Cette réduction correspond à un excédent de crédits qui avait été prévu en vue d'une accélération du programme *Concorde*. Cette diminution de crédits n'aura aucune incidence sur la poursuite de ce programme.

Les avions supersoniques posent le problème des nuisances. Il y a lieu de distinguer les nuisances aux allures subsoniques et aux allures supersoniques.

Aux allures subsoniques, elles sont liées à la puissance des réacteurs et il est vraisemblable que le *Boeing 747* posera le même problème que le *Concorde* à proximité des aérodromes. Des négociations internationales sont en cours pour définir les nuisances acceptables et il est vraisemblable qu'un accord définissant des normes précises interviendra prochainement.

En fait, il semble que ce problème, plutôt que de la compétence des techniciens de l'aéronautique, relève de celle des urbanistes car il conviendrait que l'on ne construise pas de maisons dans l'axe des principales pistes.

Les allures supersoniques donnent naissance à ce qu'on appelle couramment le « bang ». Il est difficile de connaître ce que sera exactement le « bang » d'un avion supersonique de transport dont la masse est infiniment plus grande que celle d'un chasseur.

Il est possible et même vraisemblable que tant que l'on n'aura pas trouvé un dispositif « anti-bang », ces avions ne pourront voler aux allures supersoniques que sur les routes océaniques, qu'il s'agisse de l'Atlantique ou du Pacifique. Le marché en est suffisamment important pour que cela ne constitue pas une gêne à l'utilisation de ces appareils.

En ce qui concerne les appareils subsoniques, deux appareils américains apparaissent sur le marché le *Lockheed L. 1011* et le *Douglas DC 10* qui sont des appareils sensiblement voisins, ayant des vitesses de 950 à 1.000 kilomètres à l'heure, transportant de 300 à 350 passagers avec un rayon d'action de l'ordre de 5.000 kilomètres. Face à ces appareils, nous trouvons l'*Airbus* européen. Il est à regretter que l'on n'ait pas lancé plus tôt l'avion dont nous avions demandé la réalisation il y a de cela cinq ans dans notre rapport, le projet de *Caravelle* à 200 places *Galion*, dont le plan figurait dans le dossier de Sud-Aviation. A ce moment-là, nous n'avons été suivis ni par le Gouvernement, ni par un très grand nombre de membres de cette assemblée qui souhaitaient ardemment l'étude du *Concorde* en raison de l'avantage technologique qu'il pourrait nous apporter. Notre souhait n'a pas été entendu ; il ne faut pas regretter le passé.

Où en est l'*Airbus* européen dont la réalisation doit être poursuivie en commun par la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne ?

Pour l'instant cet appareil n'existe que sur le papier. Il diffère assez sensiblement des appareils américains concurrents, par le nombre de ses réacteurs, par son poids nettement plus faible, par sa capacité, par une vitesse plus réduite et surtout par un rayon d'action moindre. Mais nous ne savons pas si cet *Airbus* sera concurrentiel, quels seront son prix de revient et ses dépenses d'exploitation.

Le seul pas en avant réalisé est concrétisé par l'accord des Gouvernements sur la répartition des tâches qui sont les suivantes : pour la France : 37,5 p. 100 pour la cellule et les équipements associés, et 12,5 p. 100 pour le moteur et les équipements associés ; pour la Grande-Bretagne : 37,5 p. 100 pour la cellule et les équipements associés, et 75 p. 100 pour le moteur et les équipements associés ; pour l'Allemagne : 25 p. 100 pour la cellule et les équipements associés, et 12,5 p. 100 pour le moteur et les équipements associés.

Enfin, la mise en service de l'appareil est prévue, du moins théoriquement, pour le printemps 1973.

Depuis 1967, de nombreux contacts ont été pris à l'échelon international et certains points ont été précisés. Il a été notamment décidé, en principe, que le lancement de l'opération serait conditionné par la commande globale minimale de 75 appareils par les trois compagnies directement concernées — soit 40 pour Air France, 20 pour la B. E. A. et 15 pour la Lufthansa — et par une étude du marché favorable.

Il a été dit, par ailleurs, que le prix de revient du siège kilomètre devrait être de 30 p. 100 inférieur à celui du *Boeing 727-100*.

Ces conditions seront-elles réunies ? Nous pouvons l'espérer vu le ton particulièrement confiant du communiqué diffusé à la suite de la dernière réunion tenue à Paris le 2 août dernier, mais il ne nous est pas possible de passer sous silence trois éléments qui contribuent, en dehors de ceux précédemment indiqués, à tempérer cet optimisme : les réticences des compagnies intéressées en dépit des pressions très vives dont elles sont l'objet ; l'engagement du groupe financier britannique Air-Holding qui fera naturellement tous ses efforts pour vendre sur le marché européen les 50 L-1011 achetés par lui ; enfin, le

retard d'un à deux ans qu'aura l'appareil européen sur ses concurrents d'outre-Atlantique.

Dans la construction aéronautique figure également le *Mercurie II*, qui est apparu, tout au moins à notre connaissance, assez récemment. On voit mal, *a priori*, les chances de cet appareil, à moins que son prix de revient ne soit particulièrement bas, ce que nous ignorons.

Quant au Nord 262, il sera sans doute amélioré par les *Bastan VI* et les *Bastan VII*.

Votre commission des affaires économiques et du Plan souhaite, au terme de cet exposé, qu'un certain nombre de précisions soient apportées sur les problèmes qu'elle a évoqués. Elle a entendu, en les soulevant, faire œuvre constructive et elle demande au Gouvernement de préciser les options qui lui paraissent importantes pour l'avenir économique du pays. Malgré les réserves qui sont indiquées dans ce rapport, elle a émis un avis favorable à l'adoption du budget de l'aviation civile. (Applaudissements.)

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

M. Yves Estève. Monsieur le président, mes chers collègues, lors de la discussion à l'Assemblée nationale du budget des services de l'aviation civile, vous avez rappelé, monsieur le ministre, que la situation de la compagnie Air Inter causait quelques préoccupations au Gouvernement.

Peu après vous avez déclaré : « Lorsqu'on évoque la situation d'Air Inter, le débat ne manque jamais de s'engager sur le sort des collectivités locales appelées à participer à l'effort de la compagnie ».

Mon propos, qui sera d'ailleurs très bref, a en effet pour objet d'attirer votre bienveillante attention sur les conséquences, fâcheuses à mon sens, de la convention passée en 1966 entre ladite compagnie Air Inter et diverses collectivités d'Ille-et-Vilaine, convention qui me paraît d'ailleurs avoir été dépassée au détriment de l'engagement initial de ces collectivités et sans leur accord. Je dis bien sans leur accord, car là est toute la difficulté.

Veuillez m'excuser, mes chers collègues, de parler à cette tribune d'un problème particulier à mon département et de citer quelques chiffres qui n'ont peut-être rien à voir avec les crédits de l'aviation civile, mais l'ensemble illustre d'une manière flagrante que quelque chose grince dans la gestion et l'exploitation de la compagnie intéressée.

Au cours de sa séance du 11 janvier 1966, le conseil général d'Ille-et-Vilaine avait été appelé à statuer sur son éventuelle participation au déficit des liaisons aériennes Rennes—Paris à organiser à compter du 1^{er} avril 1966.

Deux lignes étaient prévues : Paris—Rennes—Quimper et Paris—Rennes—Saint-Brieuc. A l'époque, la compagnie Air Inter prenait à sa charge 5 p. 100 de ce déficit et l'Etat 47,5 p. 100, les autres 47,5 p. 100 restant à la charge des collectivités locales intéressées.

D'après les renseignements qui ont été fournis à l'époque par la compagnie Air-Inter, la part des collectivités locales de Bretagne devait s'élever, pour la liaison Paris—Rennes—Quimper, à 487.000 francs et pour la liaison Rennes—Paris—Saint-Brieuc, à 475.000 francs, soit au total 962.000 francs, dont la moitié à la charge des collectivités locales d'Ille-et-Vilaine. Enfin, cette part de déficit, soit la moitié, c'est-à-dire 481.000 francs devait être financée pour un tiers par la chambre de commerce, un tiers par la ville de Rennes et un tiers par le département. Le conseil général avait donc inscrit à son budget de 1966 sa part, soit 160.000 francs, somme qui a été renouvelée depuis au budget de 1967 et 1968.

Toutefois de nombreuses modifications ont été apportées à ces liaisons.

Tout d'abord, si la ligne Paris—Rennes—Saint-Brieuc a bien été réalisée, la seconde ligne, à compter du 1^{er} avril 1967, fonctionna uniquement entre Paris et Rennes et sans subvention ni participation de l'Etat. En contrepartie, la compagnie Air-Inter prenait 20 p. 100 du déficit à sa charge au lieu de 5 p. 100.

Il n'en reste pas moins que pour cette seconde ligne, les trois collectivités : chambre de commerce, ville de Rennes et département d'Ille-et-Vilaine se voyaient mettre à leur charge 80 p. 100 de déficit.

La chambre de commerce de Rennes, agissant d'ailleurs au nom des trois collectivités, refusa d'avaliser cette modification, en conséquence de quoi elle ne versa à la compagnie Air Inter que la participation calculée sur les bases de la convention primitive.

La compagnie Air-Inter demande aux collectivités de régler pour cette ligne l'arriéré, soit un total de 996.332 francs pour la période du 1^{er} avril 1967 au 31 mai 1968 auquel il y a lieu d'ajouter une somme d'environ 425.000 francs pour la période du 1^{er} juin 1968 au 31 décembre 1968. C'est donc un total de 1.421.332 francs qui serait à verser par les trois collectivités, soit pour chacune d'elles 473.777 francs.

Il est également bon de signaler qu'à la suite des événements de mai et de juin 1968, la ligne subventionnée par l'Etat Paris—Rennes—Saint-Brieuc fût entièrement supprimée.

La compagnie Air-Inter a précisé que si le règlement susvisé n'intervenait pas, il lui paraissait impossible de maintenir en 1969 la ligne Paris—Rennes, pour l'exploitation de laquelle la participation des trois collectivités serait environ de 600.000 francs.

Il est à noter cependant que la compagnie Air-Inter indique, dans une lettre du 19 novembre 1968, que pour 1968 le F. I. A. T. pourrait accorder une subvention de 150.000 à 200.000 francs.

Telle serait donc la situation, monsieur le ministre, à l'heure présente.

J'ignore d'ailleurs le sort qui sera réservé par les trois collectivités intéressées de mon département à la demande impérative d'Air-Inter. Je crois pouvoir vous assurer que le contentieux est ouvert, ou près de l'être, et il serait opportun, à mon sens, qu'il n'y en eût point.

Il paraît que, pour la manifestation de la vérité, il serait utile d'ouvrir une enquête — administrative bien entendu — et si le mot, monsieur le ministre, vous semble trop ambitieux, disons de constituer une commission d'étude sur les points suivants : par exemple examiner les causes du déficit sur le plan général, financier et technique ; établir les modalités du calcul du déficit, et spécialement faire un examen des motifs qui ont conduit la compagnie Air-Inter, de son propre chef, à modifier le classement des lignes — il y a trois catégories de lignes — et par là même le taux du déficit à supporter tant par la compagnie que par les collectivités locales, d'une façon unilatérale et sans l'accord de ces dernières.

Monsieur le ministre, je suis conseiller général de mon département depuis la Libération, et je connais très bien mes collègues. Ce sont des gens extrêmement sérieux qui, lorsqu'ils ont pris un engagement, le respectent ; par contre, ils n'accepteront à mon sens de régler le montant de la part réclamée par la compagnie Air-Inter que si l'on peut leur fournir la preuve, sur le plan juridique comme sur le plan financier, que cette somme est bien due.

A la vérité, la responsabilité d'Air-Inter doit être tempérée par des circonstances atténuantes. J'ai l'impression que le concours de l'Etat, c'est-à-dire de votre ministère, lui a fait défaut et que, de ce fait, elle a dû tenter de récupérer sur les collectivités locales l'excédent de ses dépenses. Il aurait été de la plus grande prudence d'en prévenir les collectivités et de solliciter par avance leur concours éventuel qui lui aurait peut-être été acquis, mais je n'en suis pas assuré.

Je vous demande donc très simplement, puisque l'Etat est l'un des principaux actionnaires de la compagnie, de bien vouloir exiger ce rapport d'enquête administrative, ou ce rapport d'étude, et de le communiquer aux collectivités signataires des conventions de garantie.

Il me serait agréable, monsieur le ministre, que vous puissiez me confirmer que cette procédure de conciliation, si l'on peut ainsi la qualifier, vous paraît judicieuse et équitable et si vous entendez faire vôtre le désir que je viens d'exprimer. (Applaudissements.)

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

M. Marcel Martin, Monsieur le président, monsieur le ministre, ma première observation sera d'ordre général. Je désire attirer tout particulièrement votre attention sur les difficultés accrues que rencontrent les associations aéronautiques sportives, les aéro-clubs.

Pourquoi ces difficultés seront-elles accrues ? Vous le savez ; c'est tout d'abord parce que, au fur et à mesure que se développe la technique, les exigences de sécurité deviennent de plus en plus impératives. Ces exigences de sécurité impliquent pour les aéro-clubs un matériel neuf ou un matériel rénové et en tout cas des possibilités importantes de réparations, de maintenance, et le plus souvent un personnel entraîné qui n'est plus maintenant — il faut le dire — un personnel bénévole, mais un personnel salarié.

Tout cela représente des charges considérables. Il est bien évident que seules les associations qui possèdent un certain substratum humain et financier peuvent les supporter.

Il faut considérer également, je crois, la finalité de ces associations. Il faut savoir ce qu'on exige de nos aéro-clubs. Si nous parvenons à ce que ces associations forment ce que j'appellerai des « pilotes opérationnels », c'est-à-dire non pas seulement des « pilotes du dimanche » mais des jeunes gens qui savent que, dans l'avenir, ils seront amenés à utiliser personnellement l'avion comme moyen de transport, nous arriverons, dans dix, quinze ou vingt ans, à créer le substratum humain d'une aviation privée de qualité. Mais, si nous persistons dans la voie qui consiste à former des pilotes qui, encore une fois, ne seront pas opérationnels et se contentent du « tour de piste », je pense que l'aviation privée, si j'ose m'exprimer ainsi, ne décollera jamais.

Cependant, il est évident que, pour créer de tels pilotes, il est nécessaire de les entraîner à la réalisation d'une instrumenta-

tion particulière notamment en matière de navigation et il faut peut-être ne pas oublier qu'à côté de l'école de pilotage, il en est une autre beaucoup plus importante qui s'appelle l'école de navigation.

A l'heure actuelle, il n'est plus guère concevable qu'un pilote puisse manier un avion comme voilà quinze ou vingt ans. Il est indispensable que ce pilote sache se servir des aides électroniques à la navigation qui, vous le savez, monsieur le ministre, coûtent très cher, souvent aussi cher que la cellule et le moteur. Tout cela représente pour les aéro-clubs des charges considérables.

Quel est l'appui de l'Etat en perspective ? Il est en réduction d'une façon permanente. Voilà quelques années, les aéro-clubs bénéficiaient de la détaxe sur l'essence ; aujourd'hui celle-ci n'existe plus. Sans doute, me direz-vous, le crédit qui était affecté à cette détaxe a-t-il été remplacé par un crédit destiné à des bourses ; mais il ne vous échappera pas que les deux techniques sont entièrement différentes et aboutissent à des résultats souvent opposés.

J'attire également votre attention sur le problème des primes d'achat. Ces primes permettent une rénovation relativement rapide du matériel, ce matériel dont je signalais tout à l'heure que pour la sécurité il est nécessaire qu'il soit toujours en parfait état. Or, d'après les derniers renseignements qui nous sont fournis, les primes d'achat seront peut-être encore payées cette année, mais dès l'année prochaine il est envisagé de les supprimer.

Il est évidemment extrêmement grave de supprimer ces primes d'achat en un moment où, normalement, elles devraient être plutôt augmentées et ne pas être limitées au matériel de vol proprement dit, mais au contraire étendues au matériel électronique des aides à la navigation, car, je persiste à penser que sans ces aides, l'aviation privée reste dangereuse et ne deviendra jamais un mode pratique de transport.

Dans quelle mesure peut-on, monsieur le ministre, envisager des systèmes d'aides de l'Etat qui seraient en quelque sorte conditionnées de telle façon qu'elles présentent un caractère progressif suivant les résultats obtenus par les associations demanderesse ? Dans la mesure où telle ou telle association vous démontrerait qu'elle a formé annuellement un certain nombre de pilotes opérationnels, ne peut-on envisager que l'aide de l'Etat soit accordée avec une plus grande générosité. Si cette aide de l'Etat ne se développe pas, je crains fort que nos aéro-clubs ne puissent plus gérer leurs affaires.

Cela était mon propos d'ordre général. Vous me permettez de présenter maintenant une observation d'ordre particulier. J'ai été très heureux d'entendre tout à l'heure le rapporteur spécial de la commission des finances signaler la nécessité, pour l'Etat, d'étudier la généralisation des infrastructures d'atterrissage qui permettent d'installer, même dans des villes moyennes, des aérodromes. Il a tout à fait raison, mais je livre à vos méditations les difficultés que nous rencontrons depuis un certain nombre d'années, dans une ville que je connais bien puisque j'y suis conseiller municipal, la ville de Nancy.

Cette ville représente, en tant que commune, plus de 120.000 habitants ; en tant qu'agglomération continue, elle groupe une population de plus de 300.000 habitants, et, par ailleurs, elle est ouverte sur un arrière-pays dont la population est nombreuse et active. Depuis un certain nombre d'années, nous sommes plusieurs à nous efforcer d'obtenir un aérodrome valable proche de la ville de Nancy. Les collectivités locales : ville, conseil général, chambre de commerce, ont fait un effort considérable. Elles ont aménagé la piste qui existait, la portant à une longueur de 1.450 mètres.

Or, on a prétexté, pendant longtemps, qu'il était impossible d'avoir une ligne aérienne parce qu'il n'y avait pas d'aérodrome ; aujourd'hui, il y a un aérodrome, créé à grands frais, et nous n'avons toujours pas de ligne aérienne. C'est une situation grave, parce qu'elle procède d'un état d'esprit que je tiens à dénoncer.

Il nous a été objecté qu'une ville comme la nôtre n'avait pas de raison d'avoir un aérodrome parce qu'une ville voisine, distante de 50 kilomètres, en possédait un. Un tel raisonnement me paraît entièrement faux. Il est à la rigueur valable aujourd'hui, en 1968, mais il ne le sera certainement plus dans dix ans, car je suis persuadé que les transports aériens auront pris une telle ampleur que même des villes de 30.000 habitants auront besoin de leur aérodrome. Des villes comme Nancy qui n'auraient pas d'aérodromes dans les cinq années qui viennent se mettraient définitivement en dehors des circuits économiques.

Ce raisonnement de paresse qui nous est opposé est à peu près de même nature que celui que certains ont tenu au début des chemins de fer, prétendant que telle ville n'avait pas besoin d'une gare, sous le prétexte qu'une gare existait à quelques kilomètres sur le territoire d'une autre ville et qu'il était possible de s'y rendre à cheval ou en *tisbury*.

Les Lorrains ont à cœur d'avoir toute possibilité de circulation aérienne qui les intègre dans le système économique français, voire international. (*Applaudissements.*)

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

M. André Méric. Je veux vous faire part, monsieur le ministre, des inquiétudes d'un parlementaire d'une région dont l'équilibre économique est conditionné par l'activité de l'industrie chimique et par l'activité de l'industrie aéronautique.

L'industrie chimique dans la région Midi-Pyrénées a été frappée à mort ; l'office national de l'azote n'est plus une entreprise nationale, sa modernisation stagne et la production est en train de s'étioler et de rencherir par comparaison aux prix mondiaux.

Notre deuxième source d'activité, l'industrie aéronautique, nous donne des inquiétudes et je voudrais attirer votre bienveillante attention, monsieur le ministre, sur la situation actuelle de Sud-Aviation à Toulouse, en particulier sur son plan de charge de travail, qui nous angoisse non seulement, nous, responsables, parlementaires élus, mais aussi les cadres et les compagnons de cette entreprise.

En ce qui concerne *Caravelle*, vous n'ignorez pas que nous sommes arrivés à la fin de la chaîne et que treize avions restent invendus ; le plan de charge des ateliers présente d'énormes « vides » et déjà l'on parle de licenciements. Les jeunes partis au service militaire ne sont pas repris, on étudie la reprise des sous-traitances, Fiat, Latécoère et le dégageant du personnel loué a été commencé.

Vous me permettez de protester. Dans notre région, des entreprises louent du personnel et l'on voit au même établi des ouvriers qui, lorsqu'ils relèvent de Sud-Aviation ou d'Air-France, bénéficient d'un salaire acceptable, tandis que d'autres, loués par une entreprise, bien qu'effectuant le même travail, perçoivent un salaire dérisoire. Il y a là une sorte d'esclavage que nous condamnons et auquel il faut mettre fin sans retard. La ségrégation dans la classe ouvrière est intolérable.

Donc, il n'y a plus d'avenir pour *Caravelle* qui, jusqu'à ces derniers temps, avait donné toute satisfaction.

En ce qui concerne *Concorde*, la mise au point du prototype se termine et le premier vol devrait avoir lieu au début de janvier 1969. Mais ce ne sera, hélas, qu'un premier pas, important bien sûr, car des difficultés restent à surmonter pour l'avion de série livrable aux compagnies. De la réussite des premiers vols dépend l'avenir de cet avion. Des modifications sont déjà apportées à l'avion de série. Mais l'effort doit être soutenu. A cet effet, nos rapporteurs ont souligné les difficultés rencontrées par les Soviétiques et les Américains pour la construction d'un même type d'appareil qui, par sa complexité, permet à la technique d'accomplir des progrès importants dans de nombreux domaines. C'est pourquoi, au nom du groupe socialiste, je déplore l'attitude prise par le Gouvernement qui réduit de 60 millions le plan financier de *Concorde*.

La raison invoquée, que j'ai entendu répéter par les deux rapporteurs, pour justifier cet acte regrettable, veut qu'il s'agisse là de crédits non engagés en raison du retard constaté sur les échéances prévues. Or, nul n'ignore, dans les milieux aéronautiques que je connais bien et où je compte de nombreux amis, qu'après le premier vol il restera beaucoup à faire et que des dépenses plus importantes que celles prévues seront inéluctables.

En agissant ainsi, je crois que le Gouvernement retardera encore la date de fabrication en série et maintiendra la pénurie de charge de travail, notamment pour Sud-Aviation.

Permettez-moi de faire une constatation politique : il vaut mieux sans doute, pour le pouvoir, laisser les travailleurs dans l'incertitude, dans l'angoisse du lendemain plutôt que de réduire dans des proportions convenables la politique de prestige et de grandeur du régime, ou encore de frapper, comme le voudrait la décence, dans leurs biens ceux qui spéculent contre l'unité monétaire.

Pour l'*Airbus*, le projet est défini. Les trois coopérants n'attendent plus que le feu vert des Gouvernements. Les difficultés entraînées au stade des études du projet pour la coopération entre les trois pays ont amené un retard qui est qualifié d'inadmissible. Trois cents à quatre cents appareils de ce type sont nécessaires pour l'Europe — on parle de 1.000 en Amérique. Actuellement, tout retard apporté au lancement de ce projet est incompréhensible et ne favorise que l'aviation américaine.

Caravelle terminée, *Concorde* n'étant pas encore tout à fait au point pour la mise en service, si le projet *Airbus* était abandonné ou même ajourné, ce serait la catastrophe pour l'aviation et l'économie françaises. En effet, des dizaines de milliers de personnes travaillent directement ou indirectement à ces deux projets. Un arrêt ou un ralentissement de l'un d'eux entraînerait une crise très grave, particulièrement aiguë dans la région toulousaine.

Donc, en résumé, pour *Concorde*, effort intensif à soutenir même après le premier vol, qui sera capital : pour l'*Airbus*, décision immédiate de lancer le projet actuellement défini.

Pour ce dernier projet, il est regrettable que les compagnies hésitent à prendre des options. En Amérique, par contre, les compagnies soutiennent les projets par leurs commandes fermes. Il faut donc forcer la décision des compagnies européennes en leur offrant un appareil le plus tôt possible. Alors il sera plus aisé au Gouvernement de peser sur la décision des compagnies.

Une autre possibilité encore plus rapide, serait que le Gouvernement commande un certain nombre d'appareils pour l'armée. Cela, vous le savez bien, est souvent réalisé aux Etats-Unis.

Enfin, il serait nécessaire de mettre rapidement en place une politique de l'aéronautique en France, une politique suivie. Je suis monté à cette tribune, depuis 1962, à l'occasion de chaque budget de l'aviation civile, et un certain nombre de nos collègues souriaient à ce moment-là lorsque je disais : je préconise de rechercher une solution valable de substitution à *Caravelle*.

Cette solution, on l'amène avec l'*Airbus* ; mais on l'amène trop tard. Il n'y a pas de continuité dans les fabrications de notre industrie aéronautique et cela provoque des troubles et des difficultés sociales qui risquent d'avoir des conséquences extrêmement graves.

Il est en effet regrettable et inadmissible de voir actuellement la mort de *Caravelle* à Sud-Aviation et d'entendre à la télévision M. Marcel Dassault demander au Gouvernement une aide financière pour fabriquer une autre *Caravelle*, en réalité légèrement améliorée (130 places). Si cela devait se réaliser, ce serait déraisonnable, car une amélioration par Sud-Aviation de la *Caravelle* actuelle serait moins coûteuse.

Ce serait la deuxième fois que M. Dassault fabriquerait un avion que Sud-Aviation aurait dû faire : tout d'abord, le *Bébé Caravelle* devenu le *Mystère XX*, et maintenant la *Grande Caravelle* nommée *Mercury*.

L'Europe connaît les mêmes difficultés pour l'industrie aéronautique. Les Anglais étudient l'*Airbus* avec nous et, en même temps, ils travaillent sur un autre projet, le *Bac 311* de 230 places, dont l'avenir est douteux sur le marché mondial avec la concurrence des gros porteurs américains et de l'*Airbus*.

D'autres possibilités pourraient être étudiées pour atténuer la crise causée par le manque d'avance de nos dirigeants après la réussite de *Caravelle* : fabrication avec Breguet du *Stol-941*, très apprécié dans de nombreux pays et notamment en Amérique ; fabrication avec Nord-Aviation d'un petit d'avion d'affaires de 15 à 20 places et d'un avion pour l'aéropostale ; je ne comprends pas que nous soyons allés acheter des *Fokker* aux Hollandais pour l'aéropostale ; création d'un bureau d'avant-projets afin d'avoir toujours en réserve un projet pour les compagnies. Ce bureau pourrait comprendre des chercheurs étrangers, Anglais, Allemands, par exemple, car la complexité de la construction aéronautique ne peut pas être, suivant le cas, supportée par les finances d'une seule nation.

L'aviation sera de plus en plus l'élément moteur de la vie moderne. La croissance rapide du trafic en est une preuve évidente. Il est donc inadmissible de voir des crises graves dans cette branche de l'industrie. Une bonne organisation, un meilleur esprit de collaboration et un peu plus de confiance dans la technique française et européenne devraient améliorer cette situation.

Voici en quelques mots, monsieur le ministre, les informations que nous nous devons de porter à votre attention, en insistant sur leur importance. Nous serions heureux qu'elles soient prises en considération car tout peut être encore sauvé. Mais un simple faux pas, un manque de vigilance peuvent entraîner une catastrophe pour Sud-Aviation. (*Applaudissements.*)

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

M. Yvon Coudé du Foresto. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, puisque tout a été dit dans les deux excellents rapports de M. Fortier et de M. Pams je tiens ici, en ma qualité d'ancien rapporteur du budget de l'aviation, à leur rendre un particulier hommage. A cette heure tardive, je renonce à la parole. (*Applaudissements.*)

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

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget que nous étudions aujourd'hui, et qui sera remané dans des proportions que nous ne connaissons pas encore, appelle déjà, par son insuffisance, une série de remarques de la part du groupe communiste.

Tout d'abord, en ce qui concerne le personnel qui serait logiquement nécessaire pour faire face à l'accroissement du trafic, nous constatons, une fois de plus, cela malgré les multiples avertissements que nous n'avons cessé d'adresser au Gouvernement, que la situation ne cesse de se détériorer.

Le manque de personnels qualifiés, en particulier de pilotes, de contrôleurs, de personnels au sol, fait peser une certaine

crainte sur la sécurité du trafic aérien. Cette situation exige que des mesures urgentes soient enfin décidées par le Gouvernement.

A ce sujet, il nous serait agréable de vous entendre nous préciser, monsieur le ministre, si vous avez l'intention d'appliquer dès leur parution, que j'espère pour le début de l'année, les conclusions de la commission qui a été mise en place par le Premier ministre et qui est chargée d'examiner l'ensemble des problèmes de la navigation aérienne.

D'autre part, la modicité des crédits contenus dans votre budget ne vous permettra pas de répondre favorablement à la demande de la direction de la météorologie nationale qui avait, dès 1966, jugé indispensable le recrutement annuel de 100 techniciens. Or, avec un recrutement de 51 personnes, dont 6 contractuelles, vous êtes à moitié chemin des besoins, ce qui est grave de conséquences. Parlant de ce personnel dont l'éloge n'est plus à faire, je voudrais insister sur le déclassement dont il est victime depuis plusieurs années, non seulement dans sa propre administration, mais aussi par rapport à la fonction publique. Je vous rappelle, monsieur le ministre, que les personnels de la météorologie nationale, en plus des revendications concernant les rémunérations, demandent avec insistance depuis très longtemps la suppression des barrages pour l'accès aux grades de fin de carrière, tant pour les techniciens que pour les ingénieurs des travaux. La question est de savoir si vous entendez satisfaire ces légitimes revendications.

Je sais, monsieur le ministre, que votre ministère n'a pas la charge de l'industrie aéronautique. Néanmoins, son activité conditionne pour une large part la vie et le développement de cette industrie, qui est l'un des secteurs de pointe de l'économie française. Des régions entières vivent essentiellement de cette industrie et des activités annexes qui regroupent 100.000 salariés.

Ce personnel est à la fois inquiet et soucieux de l'avenir et de son emploi. En effet, les objectifs clairement affirmés par le Gouvernement et le patronat de l'aéronautique concernant la concentration, la spécialisation de la recherche et des fabrications et les conséquences néfastes de ces objectifs pour les travailleurs justifient pleinement les inquiétudes du personnel, d'autant plus qu'il est prévu la suppression de 15.000 à 25.000 emplois dans ces industries.

D'autre part, ces inquiétudes pour l'industrie aéronautique française sont renforcées par l'examen de l'ensemble du budget qui fait apparaître une fois de plus que le Gouvernement la sacrifie toujours davantage à la force de frappe. Parallèlement, la politique du Gouvernement fait que les sociétés nationalisées sont grevées et paralysées par les intérêts privés qui les pénètrent et auxquels elles sont toujours plus étroitement imbriquées.

La première constatation indéniable de cette affirmation, c'est qu'on assiste au renforcement de la puissance de Dassault. En effet, il est le grand bénéficiaire des crédits d'études, primes de prototype, avances de la caisse des marchés et autres financements d'Etat, alors que, dans le même temps, les sociétés nationalisées ont recours à l'emprunt dans une proportion croissante, ce qui signifie la mainmise accrue des banques sur les entreprises nationalisées.

Par exemple, à la S. N. E. C. M. A., pour un capital social de 160 millions de francs et un chiffre d'affaires de 1.065 millions de francs, il y a 400 millions de francs d'emprunts ; chez Hispano-Suiza, pour un capital de 50 millions de francs, il y a 150 millions de francs d'emprunts ; à Nord-Aviation, pour l'exercice 1967, on a calculé que, sur le travail de chaque salarié, on prélevait 2.140 francs d'agios bancaires.

Les sociétés nationales empruntent donc de plus en plus. Elles reversent en impôts, taxes et dividendes des sommes considérables à l'Etat. Il est bien évident que leur autonomie financière est un leurre. Nous sommes bien loin de l'idée qu'on peut se faire d'une gestion démocratique, équilibrée et rentable d'une société nationalisée. Il est trop facile d'imputer à la gestion, souvent irrationnelle, il est vrai — embauche de nombreux hauts cadres incompétents, militaires de carrière, protégés du pouvoir, etc. — des prix de revient excessifs quand ils sont au départ grevés de lourdes charges du fait précisément de ces nationalisations vidées de tout contenu par le pouvoir.

Evoluant avec la stratégie gaulliste, l'aéronautique est donc soumise à des crises de plus en plus graves qui se répercutent sur les ingénieurs, les techniciens, les ouvriers de cette industrie. Avec la restructuration signifiant concentration, spécialisation, c'est la menace sur l'emploi, la suppression de certaines usines, l'abandon des projets, après des jours plus ou moins fastes, qui en réalité n'ont abusé personne sur l'intérêt que portait le pouvoir à l'aviation française, si ce n'est comme moyen de réaliser sa politique.

Partant des besoins sans cesse accrus en matière de transport aérien, passagers et fret, et compte tenu de la place qu'occupent les industries aéronautiques et spatiales françaises dans le monde, la France doit s'engager dans la voie du progrès et de l'expansion de ces branches d'activité qui constituent l'une

des pièces maîtresses du patrimoine national d'aujourd'hui et de demain.

Seuls le développement des transports aériens, l'accès du plus grand nombre à ce mode de transport moderne sont capables d'assurer un développement de l'aéronautique et de préserver les industries de pointe, dont les « retombées » sont très importantes sur toute l'industrie française. Malheureusement, le Gouvernement français — et le budget en témoigne — ne s'oriente pas dans cette voie.

A partir de ces considérations, voyons quels furent le développement et l'activité des compagnies françaises. De 1957 à 1966, le trafic des compagnies aériennes françaises réalisé en liaisons régulières a été multiplié par 2,3. Il est passé de 462 millions de tonnes-kilomètre à 1.066 millions en 1966, ce qui correspond à un taux moyen annuel de progression de 9,8 p. 100. Ce chiffre pourrait paraître satisfaisant, mais il faut noter qu'il est inférieur au taux de progression mondial, qui a atteint 12,9 p. 100.

La part des compagnies françaises dans le trafic total des Etats membres de l'O. A. C. I., l'organisation internationale de l'aviation civile, a, en conséquence, diminué. Alors qu'en 1958 la part de celles-ci était de 5,2 p. 100, elle est tombée en 1966 à 3,9 p. 100. Consécutif à cette diminution de la part des compagnies françaises, le taux de progression français qui est, comme nous l'avons vu de 2,31, est de 2,84 aux Etats-Unis, 3,33 en Grande-Bretagne, 11,60 en Allemagne fédérale, 8,64 en Italie, 3,48 en Suisse.

En 1966, le trafic global régulier des Etats membres de l'O. A. C. I. évalué en tonnes-kilomètre s'est élevé à 27.450 millions de tonnes-kilomètre contre 9.214 millions en 1957 et 13.467 en 1961. En d'autres termes, il a triplé en neuf ans et doublé en cinq ans. On peut donc noter que la progression a été particulièrement forte depuis 1963, de telle sorte que le trafic aérien mondial s'est accru davantage au cours des trois dernières années que pendant les six années précédentes. La progression moyenne au cours de ces neuf années a été de 12,9 p. 100.

Les résultats disponibles concernant l'année 1967 permettent de penser que l'accroissement par rapport à 1966 est d'un ordre de grandeur voisin de celui qui a été constaté au cours des années précédentes, soit 15 à 17 p. 100.

En ce qui concerne le trafic « passagers », il est très important de noter que repose sur lui le développement de l'ensemble du transport aérien. Il représente encore, en dépit du développement récent et spectaculaire du trafic « marchandises », l'essentiel du trafic aérien. En 1966, les compagnies membres de l'O. A. C. I. ont transporté en service régulier 202 millions de passagers sur l'ensemble du réseau contre 86 millions en 1957, soit une augmentation de 135 p. 100 correspondant à un taux moyen d'accroissement de 10,4 p. 100 par an.

Notre opinion se renforce et prend plus d'importance en étudiant le taux de progression dans les neuf dernières années, qui est de 178 p. 100, soit 12 p. 100 en moyenne par an. Cette progression est due à l'allongement du parcours moyen par passager, passé de 950 kilomètres en 1957 à 1.125 kilomètres en 1966, soit 18 p. 100 de plus.

Ne disposant pas de chiffres ni de renseignements très valables concernant notre pays, il est intéressant de noter qu'à la suite d'une étude de marché faite aux Etats-Unis en 1963 auprès des clients potentiels, c'est-à-dire des ménages disposant d'un revenu supérieur à 7.500 dollars, soit 35.000 francs environ par an, revenu minimum, d'après les enquêteurs, pour effectuer un voyage aérien transatlantique, 7 p. 100 des personnes ainsi interrogées avaient effectué un tel voyage. Les résultats d'une telle enquête montrent les grandes possibilités de développement qui existent à l'échelle nationale. La progression est encore beaucoup plus forte lorsqu'il s'agit du fret. Le fret transporté en service régulier par les compagnies des Etats regroupés dans l'O. A. C. I. est passé de 1.641 millions de tonnes-kilomètre en 1965 à 6.100 millions en 1966. Il a donc presque quadruplé en neuf ans et presque doublé en quatre ans, alors que le trafic global a seulement triplé en neuf ans et doublé en cinq ans, ce qui marque bien la part croissante du transport de marchandises dans l'activité des compagnies aériennes. En 1966, le fret représentait 22 p. 100 de leur trafic global contre 17,8 p. 100 en 1955.

Il faut également noter que la part des Etats-Unis dans l'ensemble du trafic intérieur des Etats membres de l'O. A. C. I., si elle est moins forte qu'il y a dix ans, continue d'être prépondérante. Les Etats-Unis occupent une place importante, près de 40 p. 100, dans le trafic mondial des pays occidentaux ; le trafic intérieur, lui aussi très important, est dû pour un large part à l'immensité du pays. Cette situation met les Etats-Unis en mesure d'exercer leur influence dominante sur le marché du transport aérien et de la construction aéronautique.

Les solutions que propose le groupe communiste quant au développement des transports aériens en France prennent, de ce

fait, toute leur importance : diminution du prix des transports aériens, avions de grande capacité, utilisation dans les secteurs les plus vastes du transport par avion.

L'application de ces mesures ouvrirait à la construction aéronautique nationale de grandes perspectives, notamment la construction d'une large gamme d'avions pour passagers, la construction d'avions cargos, le développement de l'aviation légère et sportive.

L'orientation donnée à Air France, malgré un développement assez spectaculaire de l'activité d'Air Inter, reste exclusivement orientée vers le trafic international.

Le pouvoir, en montant en épingle le fait que les compagnies françaises ont produit en trafic international 956 millions de tonnes-kilomètre, soit 4,10 fois plus qu'en 1957, cache que le taux de progression, qui est de 17 p. 100 pour l'ensemble des pays affiliés à l'O. A. C. I., n'atteint que ce pourcentage moyen de 17 p. 100 pour la France, contre 31 p. 100 pour le Japon, 31 p. 100 pour l'Allemagne fédérale et 28 p. 100 pour l'Italie.

Il est également intéressant d'observer que, dans la période la plus récente, le taux de développement du trafic international a été encore plus élevé dans ces trois pays qu'il ne l'a été en France. L'importance prise par les compagnies aériennes allemande et italienne nous conduit tout naturellement à examiner l'évolution du trafic dans les pays de la Communauté économique européenne. Le traité de Rome ne contient aucune disposition relative aux transports aériens. On sait également que les négociations visant à la conclusion d'un accord entre compagnies européennes ont jusqu'ici échoué en raison notamment du fait que l'Allemagne et l'Italie craignaient de voir sacrifier les chances de leurs compagnies nationales, Lufthansa et Alitalia.

A noter également que la part de la France dans le trafic global des Etats membres de l'O. A. C. I., qui était de 5 p. 100 en 1957, est tombée à 3,9 p. 100 en 1966, alors que la part de l'Allemagne fédérale et la part de l'Italie passaient respectivement de 0,6 p. 100 et 0,7 p. 100 à 2,4 p. 100 et 2 p. 100.

Un mot en ce qui concerne les prévisions d'évolution du trafic jusqu'en 1975. Sur le plan mondial, l'O. A. C. I. envisage un développement du trafic mondial à un rythme moyen de 12 p. 100 entre 1965 et 1975. L'augmentation attendue d'ici 1975 représenterait un volume de 1,7 fois supérieur à celui réalisé en 1966, en service régulier, par toutes les compagnies membres de l'O. A. C. I. Le taux retenu pour cette projection est le même que celui observé au cours de la période 1957-1966.

Ces différentes données montrent que le transport aérien n'en est encore qu'à ses tout premiers pas, il n'intéresse en France qu'une très faible minorité. C'est dans la mesure où seront mis en service des appareils à grande capacité que les lignes intérieures et extérieures seront multipliées, que des appareils pour fret seront étudiés spécialement à cet usage et qu'ainsi le transport aérien connaîtra dans notre pays un véritable développement.

L'industrie aéronautique française peut répondre à la demande soit par ses propres moyens, soit en coopération sur la base d'égalité, comme c'est le cas pour *Concorde*, qui est le fruit d'une coopération économique et technique entre la France et l'Angleterre, sans pour autant que les deux pays renoncent à leur indépendance.

Les informations données concernant la suppression de crédits pour la poursuite et la mise au point de cet appareil, qui est une incontestable réussite technique, augmentent nos craintes au sujet de l'avenir de l'aéronautique française. En effet, ce manque de crédits va, d'une part, retarder l'introduction des avions supersoniques dans la flotte d'Air France et faciliter ainsi la concurrence, notamment américaine, d'autre part, augmenter nos inquiétudes concernant les entreprises de l'aéronautique française.

A tous points de vue, l'avenir a toujours appartenu, mais aujourd'hui mieux que jamais, aux applications à des fins civiles des industries aéronautiques « passagers et fret » et spatiales. Cette considération doit primer tout autre. La nécessité d'assurer un plan de charges garantissant non seulement l'existence des industries aéronautique et spatiale, leurs possibilités exportatrices et leur main-d'œuvre qualifiée, mais prévoyant leur expansion, exige des mesures d'urgence pour les doter d'un programme civil et de crédits.

En conséquence, monsieur le ministre, êtes-vous décidé à accorder les crédits pour poursuivre la construction de *Caravelle* et ordonner l'accélération de la mise en œuvre de l'*Airbus* tant attendu par les compagnies ? Une telle décision s'impose afin de faire la soudure avec la fabrication en série de *Concorde* et d'assurer un développement harmonieux entre le transport et l'outil de production qu'est l'industrie aéronautique.

En conclusion, ce qui est nécessaire à l'industrie aéronautique française et aux transports aériens, c'est que soit élaborée au plus vite une politique ayant pour but le développe-

ment de cette industrie, c'est-à-dire la libérer de la tutelle des armées, politique dont l'objectif serait la mise à la disposition de la nation d'un potentiel de progrès technique très important.

L'une des premières nécessités était l'abaissement des tarifs pour les transports aériens, non seulement pour les circuits intérieurs, mais aussi, comme cela a déjà été demandé par la commission des affaires économiques et du plan, pour le développement des liaisons avec les Antilles, ce qui faciliterait le développement du tourisme, la demande potentielle étant largement suffisante pour alimenter une croissance rapide.

Les propositions faites par les élus du parti communiste français répondent à cet impératif. Dans la législation précédente, les députés communistes ont, sous la signature de M. Waldeck-Rochet, déposé une proposition de loi englobant l'ensemble des problèmes de l'aéronautique, de l'aérospatiale et du transport aérien français, en proposant notamment la nationalisation de ces industries. En effet, la nationalisation du transport aérien et de la construction aéronautique, outre qu'elle permettrait d'accorder un statut commun à l'ensemble des personnels, garantirait l'emploi et la qualification, assurerait un plein développement de ce secteur d'activité pour le plus grand profit de l'économie de notre pays et de son indépendance, et cela dans tous les domaines.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, ce que vous comptez faire pour permettre que cette proposition de loi vienne en discussion rapidement à l'Assemblée nationale. Nous considérons que l'adoption d'une telle loi serait conforme tout à la fois à l'intérêt des personnels des industries de l'aéronautique, de l'aérospatiale et du trafic aérien. En un mot à l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le ministre, mes chers collègues, à cette heure tardive, mon propos se limitera à quelques brèves observations sur les graves inconvénients qui résultent pour les populations riveraines du trafic aérien en constante progression sur les aéroports.

C'est, par un certain côté, un élément encourageant, voire enthousiasmant, mais j'ai été très inquiet des paroles prononcées par les rapporteurs tout à l'heure, qui laissent à penser que le trafic va tripler dans les quelques années à venir. Les troubles causés par le mouvement des avions à réaction sont graves ; ils intéressent maintenant la santé publique et je n'en veux pour preuve qu'un récent rapport du Conseil de l'Europe, en date du 19 septembre, qui souligne particulièrement ce point.

Ce problème est très général, mais il est encore plus préoccupant qu'ailleurs dans la région parisienne, notamment au voisinage d'Orly. Certes, nous n'avons pas l'idée, très rétrograde, de demander la restriction du trafic aérien. Pour parler du seul cas d'Orly, que je connais bien, n'oublions pas qu'« Orly est dans Paris » — pour reprendre la devise publicitaire de cet aéroport — et que, si le prestige international est une chose, le droit au repos de plusieurs dizaines de milliers de banlieusards, dont on sait déjà qu'ils sont dans la nécessité de se rendre chaque jour à Paris dans des conditions harassantes, est également, je pense, une chose légitime.

Je crois, au reste, raisonner entièrement dans l'actualité, en une période qui coïncide avec la « Quinzaine contre le bruit ». Oserai-je vous demander, monsieur le ministre, de vous conformer, vous aussi, aux directives données par M. le préfet de police et par la prévention routière, à cet égard. Il y va du repos des riverains, considérés jusqu'à maintenant comme des éternels sacrifiés dont on déplore plus ou moins sincèrement le sort, sans avoir jamais véritablement le souci de les protéger.

Il y a là, monsieur le ministre, un problème où doit jouer une sorte de solidarité nationale. Les troubles sont réels et graves. Rien que sur le plan scolaire, on constate que certaines classes sont perturbées pendant plus de cinquante minutes au total sur une journée entière. Les enfants sont extrêmement nerveux. Des quartiers entiers sont submergés par le bruit, principalement à certaines heures, même la nuit. Décollages et atterrissages se suivent parfois à une cadence de trois minutes et le passage de la rafale n'est pas plutôt terminée que la suivante s'annonce, ceci, monsieur le ministre, en dépit des indications rassurantes qui ont pu vous être données mais qui, malheureusement, ne correspondent pas à la réalité. La réalité, constatée presque continuellement, c'est la pratique des décollages de nuit — pourtant en principe interdits — jusqu'à une heure très avancée de la nuit, au-delà de deux ou trois heures du matin.

Malgré tout, il y a des remèdes. Je voudrais à ce sujet lutter contre le scepticisme et m'assurer, monsieur le ministre, de votre appui, car il est nécessaire que vous interveniez personnellement et fermement afin qu'un plan de sauvegarde soit élaboré en faveur des riverains et en accord avec leurs représentants.

Plusieurs mesures, qui constituent vraiment un minimum et qui ne supposent qu'un effort de discipline, sont à retenir : interdiction formelle et effective des vols de nuit au-delà de vingt-trois heures — le règlement de l'aéroport stipule vingt-deux heures quinze ; respect de la consigne prescrivant un angle de montée le plus ouvert possible — consigne intéressante et dont je souhaiterais qu'elle soit l'objet d'une étude attentive ; respect très strict des cônes d'envol, car les pilotes, pour gagner du temps et paraît-il une prime, ont tendance à virer immédiatement et à basse altitude au-dessus des agglomérations sans respecter le tracé d'envol qui leur est assigné.

Toutes ces consignes devraient être appliquées très strictement. Il en résulterait une très large amélioration. Il faudrait pour cela que les contrôles soient multipliés et donnent lieu à des sanctions sérieuses.

Enfin un remède particulièrement intéressant consiste dans l'obligation qui devrait être faite aux compagnies aériennes de doter leurs appareils de réducteurs de bruit qu'il suffit de mettre en action au décollage et à l'atterrissage. Ces appareils existent. En commission, nous avons eu à cet égard des avis divergents ; vous êtes d'accord avec moi, monsieur le ministre, pour estimer qu'ils sont coûteux, vous l'êtes beaucoup moins pour penser qu'ils sont efficaces. Sans vouloir engager une polémique inutile, je puis cependant vous faire parvenir une documentation qui ne laisse aucun doute à ce sujet, documentation qu'il vous sera possible de vous procurer aisément puisqu'il s'agit d'une étude parue dans le numéro 33, d'octobre 1968, de la revue *Equipement, logement et transports*, éditée sous les auspices de votre département. On y lit en effet, page 20, à l'issue d'une étude très précise où les difficultés sont certes soulignées, qu'« il existe effectivement des possibilités sérieuses de réduire le bruit des moteurs à réaction ». Il faut donc en profiter immédiatement dans l'intérêt des populations riveraines.

J'estime aussi qu'il faudrait peut-être aller plus loin et prévoir une réglementation impérative.

Les compagnies aériennes ne sont pas très portées, on les comprend, à faire l'effort qui s'impose car, ainsi que l'indique la même revue, il est malheureusement — et j'insiste sur « malheureusement » — vrai que les silencieux diminuent la poussée et augmentent la consommation spécifique. On ne pourra donc aboutir à un résultat sans une disposition réglementaire qui imposera aux compagnies aériennes de doter leurs appareils de tels dispositifs.

Je note à ce sujet que la Grande-Bretagne, confrontée aux mêmes difficultés, a déjà pris les devants et qu'une législation est sur le point de voir le jour, si elle ne l'a déjà vu. Il s'agit d'imposer aux appareils des caractéristiques techniques telles que la gêne due au bruit se trouve limitée. Seuls, les appareils qui obtiennent après essais « une certification de bruit » sont agréés pour être admis sur les aéroports. Or, le 4 avril 1968, quelques mois après la conférence de Londres, votre homologue britannique est intervenu devant le Parlement pour définir les bases d'une telle réglementation. Je pense que, si la Grande-Bretagne donne l'exemple, nous devons la suivre sans attendre une hypothétique réglementation internationale d'ensemble et prendre des mesures comparables et énergiques. C'est un exemple à suivre afin que les appareils en cours d'étude — à défaut de ceux déjà en service — puissent au moins satisfaire à des normes nouvelles qui rendent le trafic — qui va encore s'intensifier — acceptables pour les riverains.

Pour ces points que je viens d'évoquer, monsieur le ministre, notamment pour le dernier — je l'ai fait en tant que requérant et sans y mettre la moindre note critique — je souhaiterais pouvoir obtenir votre accord sur l'essentiel. Le mal que je viens de dénoncer est la rançon du progrès, c'est un mal nécessaire, mais qui n'est pas sans remède. C'est pourquoi, en terminant cette intervention, je me permets de compter sur vous pour faire le nécessaire et donner rapidement des directives, en veillant à la continuité de leur application.

Des milliers de personnes dans toute la France vous en seront reconnaissantes, c'est toute la cohorte nombreuse des gens modestes qui ne voyagent pas en avion et ne font pas de bruit, mais veulent être protégés contre ce progrès qui entre chez eux et ébranle leurs vitres jusqu'au milieu de la nuit. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Jung. Monsieur le président, monsieur le ministre, les excellents rapports présentés par nos collègues me permettront d'être très bref. Je voudrais surtout attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation d'Air Inter, dont le rôle est si important, vous le savez, pour certaines régions excentriques de notre pays, comme le Bas-Rhin, le Haut-Rhin et la Moselle.

Cette société avait, jusqu'en 1967, bénéficié d'un certain nombre de subventions que vous connaissez et que je n'ai pas besoin de vous énumérer. Nous avons constaté que, pour 1969, vous avez estimé que le compte d'exploitation pourrait être équilibré par le relèvement des tarifs de la compagnie.

Naturellement — je me permets de vous le faire observer — pour que cette prévision ne soit pas démentie, il faudra qu'il y ait effectivement une augmentation du trafic d'au moins 44 p. 100 et que les salaires n'augmentent pas de plus de 5 p. 100. Ces affirmations me laissent quelque peu sceptique.

D'autre part, l'équilibre ne pourra être maintenu qu'avec une participation très importante des collectivités locales. Pour citer un exemple que je connais très bien, celui de notre région, je signale que l'aide globale apportée à Air Inter par le département du Bas-Rhin, la ville de Strasbourg et la chambre de commerce pour équilibrer les lignes Strasbourg-Lyon et Strasbourg-Mulhouse-Lyon s'est élevée en 1968 à plus de 500.000 francs, soit le triple de la subvention de 1967.

Etant donné que ces collectivités locales ne peuvent supporter un accroissement indéfini de leurs charges dans ce domaine, je me permets d'insister, monsieur le ministre, pour que vous envisagiez le rétablissement d'une aide en faveur d'Air Inter, si elle s'avère possible.

En raison de la situation actuelle dans laquelle se trouve notre pays, je sais que je plaide un dossier difficile. Mais ne croyez-vous pas qu'il serait logique au moins d'opérer une péréquation sur l'ensemble des lignes exploitées par Air Inter, en y ajoutant peut-être une participation de l'aéroport de Paris, qui bénéficie d'une subvention de 25 millions de francs par an, étant donné le rôle capital que joue Air Inter dans le développement de ces régions très éloignées de la capitale ?

Je me permets, monsieur le ministre, d'insister auprès de vous. Je ne veux pas allonger ce débat car je suis conscient que vous vous rendez compte des difficultés qu'éprouvent nos collectivités locales. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le budget de l'aviation civile donne toujours lieu à de très amples et très utiles développements, de la part des rapporteurs, comme de celle des orateurs qui interviennent à cette tribune, ce qui démontre de toute évidence l'intérêt croissant porté par la représentation nationale aux problèmes posés par le développement de l'aviation civile, à ce qu'elle représente dans la nation et à son rôle économique important qui n'a cessé de s'accroître au cours des dernières années.

Là encore, beaucoup plus que pour la marine marchande ou les transports terrestres, les problèmes sont nombreux et complexes. J'ai le sentiment qu'à des degrés divers ils ont tous été évoqués et traités ici ce soir. Ayant noté assez fidèlement, je pense, les questions qui m'ont été posées en même temps que les préoccupations qui se sont exprimées ici, je vais m'efforcer de répondre à la fois aux unes et aux autres. Les deux rapports qui ont servi d'introduction à ce débat ont été extrêmement complets, fournis, très documentés et ils ont mis, à mon sens, l'accent sur tout ce qui pouvait être traité ici ce soir.

Je dirai d'abord que ce qui caractérise le budget de l'aviation civile, c'est le pourcentage important des dépenses directes de l'Etat. C'est vrai notamment en ce qui concerne les dépenses ordinaires où les moyens des services interviennent pour 80 p. 100, ce qui n'est pas négligeable. Mais, pour ce qui est des dépenses en capital, il s'agit pour 98 p. 100 d'investissements exécutés par l'Etat ; plus des trois quarts d'entre elles, vous l'avez d'ailleurs noté, correspondent aux études des prototypes réalisés, en fait, par l'intermédiaire des sociétés aéronautiques.

C'est ainsi que nous avons un budget qui s'est gonflé jusqu'au chiffre de 1.700 millions de francs et qui marque une progression importante par rapport au budget de l'année actuelle. Même si ce chiffre, en valeur absolue et en pourcentage, ne traduit pas exactement la réalité de demain, il n'en restera pas moins que la progression d'une année sur l'autre est relativement impressionnante. La considération de base, la considération fondamentale qui explique cette progression, me paraît être évidemment le développement très rapide du transport aérien tant en matière de passagers que de fret.

Vous avez souligné les uns et les autres — je n'y reviens pas — ce qu'avait été dans les précédentes années et encore jusqu'au 31 décembre 1967, l'évolution de ce transport. Or, les prévisions que sociologues, économistes et spécialistes de la prospective sont capables de faire nous laissent pressentir pour les prochaines années une progression encore plus importante que celle à laquelle nous avons assisté dans les années précédentes.

Tout récemment, je présidais une conférence tenue sous les auspices de l'Institut du transport aérien qui réunissait les représentants d'un très grand nombre de pays et j'entendais certains des intervenants affirmer avec beaucoup d'autorité, persuadé d'ailleurs qu'ils ne se trompaient pas, que d'ici peu le poste fret serait, pour le transport aérien, aussi important que le poste voyageurs. Cette évolution pose naturellement un certain nombre de problèmes et c'est à leur solution que nous devons les uns et les autres œuvrer.

Pour montrer, là encore, les orientations générales auxquelles correspond notre budget, je voudrais traiter devant vous trois grands chapitres, aussi vite, mais aussi complètement que possible : l'infrastructure aéronautique, la situation des compagnies de transport aérien et de l'aéroport de Paris et les programmes de construction aéronautique.

Pour ce qui est de l'infrastructure aéronautique, il est naturellement indispensable qu'elle suive l'évolution du trafic, ne serait-ce que pour éviter la répétition d'incidents qui se sont produits voilà quelques semaines ou quelques mois sur l'aéroport de New York, à Kennedy Airport, où un très grand nombre d'avions, comme vous le savez, ont dû attendre pendant des heures l'autorisation d'atterrir, étant donné l'encombrement du ciel. Ce fait traduisait peut-être, aussi étonnant que cela puisse paraître de la part des Américains, une certaine insuffisance due à l'imprévision en matière d'infrastructure aéronautique, les conditions climatologiques ou météorologiques n'étant pas, ce jour-là, en cause.

Il faut donc que nous suivions l'évolution du trafic. A cet effet, Orly est déjà en train de parfaire ses installations. Le calendrier prévu pour la réalisation de l'aéroport de Roissy-en-France se déroule normalement et tout laisse à penser qu'en 1972 ou au début de 1973 cet aéroport sera opérationnel.

Mais c'est surtout dans le domaine de la navigation aérienne que les besoins se font davantage sentir, d'abord en personnel. Le budget en tient compte et je ne reviens pas sur l'analyse très complète qui a été faite, notamment par M. le rapporteur de la commission des finances puisque, dans le cadre du programme adopté, il est prévu la création de 2.500 emplois pour les cinq années qui viennent, une fraction de ces emplois nouveaux devant être créés en 1969. Ils intéressent les personnels aussi bien de l'administration centrale que des services extérieurs de la navigation aérienne, de la météorologie, des bases aériennes et de la formation aéronautique.

A cet égard, certains parmi vous m'ont posé le problème de la formation des pilotes et des besoins que connaissent les compagnies à ce sujet. Il est tout à fait exact que ces besoins sont importants, encore que les dernières études faites laissent penser qu'ils sont peut-être moins considérables que les prévisions établies récemment ne nous l'avaient laissé supposer.

Il serait toutefois déraisonnable de penser que nos efforts, à cet égard, doivent se ralentir, et c'est la raison pour laquelle ils seront poursuivis. En vue de satisfaire ces besoins, il est prévu l'établissement de « passerelles » permettant de diriger des pilotes militaires vers la profession de pilote civil, à condition, bien entendu, que ces pilotes présentent un certain nombre de garanties et répondent à un certain nombre de critères. Sous cette réserve, les dispositions réglementaires destinées à faciliter ce passage — qui font encore, à l'heure actuelle, l'objet de négociations — sont sur le point d'être prises.

Les compagnies auront ainsi la possibilité de recruter des pilotes dont l'expérience, incontestablement très importante, s'avérera fort utile.

Dans quelle mesure puis-je lier à ce problème du personnel et de la formation des hommes la question qui m'a été posée par M. Marcel Martin, lorsqu'il a parlé des difficultés de plus en plus grandes, selon lui, que rencontrent les membres des aéro-clubs ?

Une sorte de polémique s'est instaurée — je suis le premier à le regretter — dès la fin de l'année dernière, lorsque, au système un peu artificiel et, disons, arbitraire, de par son caractère trop uniforme et non sélectif, de la détaxe sur les carburants, a été substitué un accroissement de l'aide par la généralisation des bourses accordées à ceux qui veulent acquérir leur brevet de pilote au sein des aéro-clubs.

Je noterai d'abord — et je remercie M. Marcel Martin de l'avoir souligné lui-même — que, du point de vue des crédits, rien n'a été changé dans le budget de 1968 par rapport aux aides qui étaient apportées dans le budget de 1967.

Je voudrais néanmoins indiquer — ce qui présente, me semble-t-il, un certain intérêt — la façon dont, cette année, les crédits prévus en faveur de ces jeunes ont pu être finalement octroyés : 3.800 bourses à 600 francs ont été attribuées pour permettre aux jeunes de nos aéro-clubs d'acquérir le brevet élémentaire ou le brevet complet ; 4.200 bourses ont été attribuées pour leur permettre d'acquérir le brevet élémentaire de vol à voile ; enfin, 2.000 bourses ont été attribuées à ceux qui veulent acquérir le brevet élémentaire ou le brevet complet de parachutiste.

Par conséquent, il y a là, grâce au concours de l'Etat, un effort arithmétiquement chiffré à la somme de 3.676.000 francs qui aura permis cette année, par l'attribution de ces bourses, à un plus grand nombre de jeunes gens d'acquérir ces brevets qui viennent sanctionner leurs efforts.

Par ailleurs, et pour rassurer l'honorable sénateur, je dis tout de suite que le budget de 1969 comporte la reconduction des crédits de primes d'achat dans la rubrique : « Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matière d'instruc-

tion ». Le crédit prévu à cet effet à ce chapitre est de 6 millions 100.000 francs, très exactement équivalent à celui inscrit au budget de 1968. Il n'y a donc pas eu à cet égard de différence entre 1968 et 1969. Les mêmes efforts seront poursuivis au cours de l'année prochaine.

J'ouvre ici une parenthèse pour dire qu'en ce qui concerne l'aérodrome de Nancy, un I. L. S. est en cours d'installation alors qu'un gonio V. H. F. y est déjà installé. En ce qui concerne la desserte possible de cet aérodrome, j'avais demandé aux collectivités locales qui ont effectué auprès de moi la démarche que vous savez de prendre l'attache d'Air Inter en vue d'examiner avec cette compagnie dans quelles conditions cette desserte pourrait être assurée. Je n'ai pas été informé du résultat des négociations qui, à mon sens, n'ont pas manqué de s'engager entre les collectivités locales demanderesse et la compagnie Air Inter. Voilà, par conséquent, dans le domaine de l'infrastructure aéronautique, s'agissant des personnels de la navigation aérienne, ce que je voulais indiquer au Sénat.

Bien entendu, l'on passe sans transition et d'une manière toute naturelle des problèmes posés par l'infrastructure aéronautique à ceux posés par la situation des compagnies de transport aérien. J'examinerai plus spécialement, comme d'ailleurs vous l'avez fait vous-mêmes, la situation de la compagnie Air France et celle de la compagnie Air Inter.

Il est évident qu'en 1968 et pour des raisons que chacun connaît le trafic assuré par ces deux grandes compagnies s'est trouvé affecté par les événements des mois de mai et de juin, de deux manières : directement du fait de l'arrêt temporaire d'activité et indirectement du fait de causes telles que la contraction des courants touristiques vers la France, le glissement momentané de la clientèle traditionnelle vers les compagnies étrangères et aussi les restrictions imposées temporairement aux déplacements de nos nationaux. Mais, déjà avant les événements de mai et juin, il avait été constaté, par rapport aux mois correspondants de l'année précédente, un certain ralentissement du trafic, au moins de la compagnie Air France.

D'abord, les événements du Moyen-Orient qui s'était déroulés au cours de l'été 1967 expliquaient en partie cette situation, mais aussi les restrictions imposées pendant un certain temps aux ressortissants américains, en ce qui concerne leurs voyages hors du continent américain, expliquaient également, pour une part, les difficultés que, sur l'Atlantique-Nord, rencontrait ou commençait à rencontrer la compagnie Air France. Il est bien certain que ceci s'ajoutant à cela a profondément marqué, pour l'année 1968, l'activité de notre compagnie nationale.

Cela dit, chacun connaît — et les rapporteurs en ont fait l'analyse — la situation de la compagnie telle qu'elle se présente à la fin de l'année 1968. Dans les collectifs qui ont été discutés et votés par le Parlement, les crédits prévus sont destinés à couvrir très largement le déficit de la compagnie Air France qui s'est élevé cette année à 240.000 francs, ce qui est important si l'on songe que les deux derniers exercices avaient été bénéficiaires. Je peux dire, en tout cas, que grâce à l'inscription de ces crédits dans les collectifs en cause, le budget de la compagnie se trouvera le 31 décembre prochain, à trois millions près, équilibré. Je n'exclus pas que des améliorations dans la gestion et des économies réalisées sur certains postes permettent d'arriver pour l'année en cours à un équilibre total.

Quelles sont les prévisions pour 1969 car c'est au fond la question que nous avons les uns et les autres intérêt à nous poser ? Nous avons pensé qu'il n'était pas de bonne pratique d'inscrire dans les prévisions budgétaires de 1969 — et, en le disant, je réponds à une observation présentée par M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan — une somme qui laisserait croire qu'en 1969 et pour la seconde fois le budget de la compagnie Air France peut se trouver en déficit. Certes, l'hypothèse n'est pas *a priori* à écarter. J'en conviens bien volontiers. En tout cas, les mesures rigoureuses et sages, prises il y a quelques mois par la direction de la compagnie, de même que l'évolution prévisible du trafic de 1969, dont on veut bien espérer qu'il ne sera pas perturbé par des événements du type de ceux auxquels nous avons assisté durant la présente année, ces deux causes conjuguées nous font penser que la situation de la compagnie Air France, pour l'année 1969, pourra être parfaitement assainie. C'est en tout cas sur cette hypothèse de travail, si j'ose dire, que nous avons rédigé notre projet de budget et c'est la raison pour laquelle vous ne trouverez pas dans ce budget la trace d'une subvention à attribuer éventuellement à la compagnie Air France pour couvrir un déficit dont on me permettra de penser qu'il pourra être écarté au cours de la prochaine année.

Voilà donc les éléments d'information que je me devais de donner au Sénat en ce qui concerne la situation de la compagnie Air France. J'ajouterai, pour être complet, deux autres considérations. La première, c'est que, vous l'avez souligné,

Air France et, à une échelle moindre, Air Inter se trouvent naturellement dans l'obligation d'assurer des investissements considérables. Pourquoi plus considérables aujourd'hui et demain qu'ils ne l'étaient hier ? Pour une raison, c'est que bientôt va faire son apparition sur le marché la seconde génération des avions à réaction, ceux qui vont transporter des passagers en très grand nombre, et l'acquisition de ces appareils représente une dépense très supérieure à celle qu'il fallait engager lorsqu'il s'agissait d'acquérir des appareils plus classiques et en tout cas moins importants. Donc, dans le budget même de la compagnie, cet effort d'investissements se traduit tout naturellement et je dirai que cet apport l'oblige à une gestion d'autant plus rigoureuse et plus serrée qu'elle doit trouver à l'extérieur les concours qui lui sont nécessaires pour lui permettre de financer ces investissements.

Par ailleurs, autre source d'accroissement de dépenses, la compagnie Air France s'est décidée à prendre des intérêts et des participations dans des réalisations hôtelières. J'ai été très surpris, monsieur le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, de lire dans votre rapport — ce qui prouve qu'aucun terme ne m'a échappé — que jusqu'à une date récente, peut-être jusqu'à maintenant, l'autorité de tutelle s'était montrée extrêmement réticente en ce qui concerne ces investissements particuliers de notre compagnie nationale. Je dois vous dire, ne parlant qu'en mon nom et de ma propre gestion, que, dès l'instant où la compagnie Air France, il y a près de dix-huit mois, est venue me faire part de ses intentions à cet égard, non seulement je l'ai encouragée, mais encore je lui ai dit qu'il m'apparaissait que la voie dans laquelle elle s'était engagée était bonne et qu'il était de son intérêt, à l'instar de ce que font depuis des années les grandes compagnies américaines, de prendre des parts dans des affaires hôtelières, de telle sorte qu'elles satisfassent par là les désirs et les besoins d'une clientèle dont on sait maintenant qu'elle veut, lorsqu'elle débarque dans un aéroport, trouver les structures d'accueil indispensables.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Lorsque j'ai parlé des autorités de tutelle, je pensais à la solidarité du Gouvernement et à la tutelle qu'exerçaient les services des finances sur les autres ministères car les difficultés sont venues des contrôleurs financiers.

M. Jean Chamant, ministre des transports. En tout état de cause, ces difficultés sont aujourd'hui, heureusement, presque en totalité résolues et je vous demande, je demande au Sénat de ne pas douter à cet égard de la volonté du Gouvernement d'encourager la compagnie nationale à multiplier les efforts qu'elle doit faire en ce sens. Une nouvelle fois, je dis que l'Etat est prêt à l'y aider.

Au sujet de la situation d'Air Inter, je dirai que cette compagnie, elle aussi, à un moindre degré certes qu'Air France, a eu à faire face aux conséquences des événements du mois de mai dernier. Cela se traduit par un déficit d'exploitation. J'avais indiqué à l'Assemblée nationale et je le répète au Sénat, que, pour sa part, l'Etat était disposé à faire un effort pour assainir la situation financière de la compagnie Air Inter. Les propos que j'ai tenus constituaient, en quelque sorte, une promesse ou une annonce de trouver leur concrétisation dans le dernier collectif, puisque, aussi bien, une somme de 10 millions de francs a été portée au crédit de la société Air Inter.

J'avais indiqué, dans le même temps, qu'il m'apparaissait normal et légitime que ceux des actionnaires privés de la société Air Inter qui, dès l'origine, ont participé à sa naissance et à son exploitation, fassent, de leur côté l'effort qui me paraît s'imposer. Ils ne s'y refusent pas, d'ailleurs. Ainsi donc le problème du déficit de la compagnie Air Inter, pour 1968, pourrait trouver sa solution. A cet égard, j'indique à l'honorable M. Estève que l'Etat, en tant que tel, et contrairement à ce qui se passe avec Air France, n'a aucun intérêt dans la société Air Inter. Il n'est pas actionnaire de celle-ci.

M. Yves Estève. Il l'est par personnes interposées !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Par contre, il y a des capitaux publics, je l'entends bien, dans la société Air Inter, puisque la S.N.C.F., Air France, la Caisse des dépôts et consignations sont actionnaires de cette société, mais l'Etat n'y participe pas. C'est une simple précision que je voulais donner.

La société Air Inter, elle aussi, a des problèmes d'investissements — les rapporteurs n'ont pas manqué de le souligner — ce qui l'oblige à accroître ses dépenses, dans des proportions plus importantes que ses dirigeants ne pouvaient le supposer, en vue de faire face à ses investissements.

Une augmentation de capital à très brève échéance sera sans doute nécessaire, pour ne pas dire indispensable. Elle serait,

à mon sens, l'un des moyens qui permettraient à Air Inter de résoudre le problème posé par le financement de ces investissements nouveaux.

A propos d'Air Inter, on ne manque jamais, comme cela est normal, de poser le problème de ses rapports avec les collectivités locales. Les rapporteurs l'ont fait, et M. Estève, plus spécialement en ce qui concerne la région qu'il représente. Je voudrais à cet égard donner au Sénat les explications qu'il est en droit d'attendre.

Chacun sait que depuis la nouvelle convention qui lie la société Air Inter à l'Etat, trois catégories de lignes ou de liaisons existent.

La première catégorie est constituée par des lignes dont les ressources couvrent 80 p. 100 des dépenses. Pour cette catégorie de lignes, la société Air Inter assume l'ensemble des charges à ses risques et périls, si j'ose dire. S'il y a des bénéfices, ils sont évidemment à porter à son actif, mais, s'il y a des déficits, ils sont évidemment à porter à son passif. Il s'agit d'ailleurs, je l'ai dit tout à l'heure, d'une catégorie de lignes constituées par des radiales très importantes — je songe à Paris-Bordeaux, à Paris-Lyon, à Paris-Marseille — ou par quelques transversales sur lesquelles le trafic est très fort et très dense.

Vient ensuite une deuxième catégorie de lignes, celles dont les recettes couvrent moins de 80 p. 100 des dépenses. Ce sont des lignes de moyen trafic. Pour cette catégorie de lignes, les collectivités locales prennent en charge la différence entre les recettes et 80 p. 100 des dépenses, cette compagnie couvrant naturellement le solde.

Enfin, il y a une troisième catégorie de lignes et c'est celle-ci qui suscite le plus de débats et parfois le plus de polémiques. Cette catégorie comprend des lignes récentes ou à créer, à propos desquelles des négociations se déroulent très librement entre la société Air Inter et les collectivités locales intéressées.

Dans le cadre des négociations et des contrats conclus, les collectivités locales acceptent de supporter tout ou partie de ce déficit.

Il s'agit donc bien d'une catégorie de lignes tout à fait particulière et si les collectivités locales ont, pour cette troisième catégorie de lignes, accepté de couvrir totalement ou partiellement le déficit, elles le font spontanément sans que la moindre contrainte pèse sur elles, ce qui n'est pas tout à fait le cas pour les lignes de deuxième catégorie.

J'entends bien que des problèmes ont surgi, vous vous en êtes fait l'écho au cours de cette soirée. Mais la compagnie Air Inter ne peut naturellement que demander l'exécution des conventions ou des contrats qui ont été librement conclus ou des accords passés.

Pour ma part, regrettant par avance qu'un contentieux puisse naître à ce sujet, je ne pourrai, à cause de la tutelle très officieuse que j'exerce sur la compagnie Air Inter, que l'inviter à se rapprocher des collectivités locales avec lesquelles elle est en discussion pour leur fournir toutes les justifications auxquelles elles ont droit. Incontestablement, les collectivités locales sont en droit d'exiger la justification des sommes qu'on leur demande d'acquitter. Agissant non pas en qualité d'arbitre, mais en qualité de tuteur de la compagnie Air Inter, je lui demanderai d'adresser aux collectivités les justifications qu'elles réclament. Je souhaite qu'à partir de ces justifications, un accord puisse intervenir et qu'aucun contentieux ne naisse à ce sujet.

Certes, on est en droit de poser la question de savoir si la desserte de certaines lignes présente en réalité un intérêt économique évident. A vrai dire, le ministre des transports est assez mal placé pour, du haut de cette tribune, répondre lui-même à une telle question. Il me semble qu'il appartient davantage aux collectivités locales, que vous représentez tous ici, de prendre conscience de l'intérêt de ce problème.

Comment pourrais-je ne pas citer l'exemple que j'ai donné à l'Assemblée nationale il y a quelques semaines lorsque j'ai présenté et défendu le budget de l'aviation civile : en 1967, sur la liaison Rennes-Saint-Brieuc, 28 personnes seulement sont montées à Rennes pour aller à Saint-Brieuc en avion ou vice-versa. Une densité de fréquentation aussi faible n'est pas un exemple unique. Dans ces conditions, il est peut-être vain, aussi bien pour la compagnie Air Inter que pour les collectivités locales, de continuer les efforts entrepris. En tout état de cause, je souhaite que dans le cadre de la nouvelle convention qui lie la société Air Inter à l'Etat les collectivités locales et la compagnie Air Inter trouvent un terrain d'entente.

Je suis persuadé que l'avion, sur le plan intérieur, est un moyen de pénétration économique dans certaines régions, et déjà le fait d'avoir pu assurer des liaisons faciles et rapides entre la capitale et un grand nombre de métropoles régionales et entre les métropoles régionales elles-mêmes constitue, du point de vue économique, un progrès certainement important.

J'ajouterai, en ce qui concerne la situation d'Air Inter, qu'à sa demande j'ai accepté, à compter du 1^{er} juillet dernier, un relèvement de ses tarifs. Je l'ai fait, d'une part, pour lui permettre d'assainir au moins partiellement sa situation financière et, d'autre part, pour assurer les investissements nécessaires à la modernisation de sa flotte.

A ce jour, je note que cette majoration de tarifs n'a pas contrarié le trafic de la compagnie depuis la date à laquelle elle a été appliquée et qu'au cours de cet été, au contraire, le trafic d'Air Inter a été, par rapport aux mois correspondants de l'année précédente, en augmentation sensible. J'ai demandé aux dirigeants de la compagnie d'étudier rigoureusement le compte d'exploitation et, le serrant de près, d'examiner tous les postes sur lesquels il serait possible de réaliser un certain nombre d'économies.

Je crois savoir, à la suite des premières études qui ont été faites et des premières réflexions que ces études ont permises, que le budget de 1969 de la compagnie Air Inter se présente dans des conditions relativement favorables qui laissent espérer, compte tenu de la majoration consentie et qui va jouer pour 1969, en année pleine, que l'équilibre financier sera réalisé.

D'une façon un peu marginale, M. Pams a posé le problème d'une émulation que je qualifierai de mauvaise aloi, intéressant à la fois Air Inter, Air France et l'administration des P. T. T. en ce qui concerne l'utilisation des Fokker 27 pour le transport du courrier de nuit. Avant même d'être entendu par la commission des affaires économiques et du Plan, devant laquelle le problème a été évoqué, je pensais qu'une certaine forme de coopération devait s'établir afin de normaliser, de rationaliser les efforts accomplis à la fois par les P. T. T., Air Inter et la compagnie Air France. Je n'ignore rien des difficultés d'une telle coordination. J'ai demandé en tout cas que soient étudiés d'une manière très approfondie les différents aspects de ce problème. Ainsi, à ma demande, une étude est actuellement en cours à ce sujet. Je m'empresserai, dès que j'en connaîtrai les conclusions, de les porter à la connaissance des commissions compétentes du Sénat.

Il faut être extrêmement économe des deniers publics, aujourd'hui plus qu'hier et demain plus qu'aujourd'hui, et si on s'aperçoit que dans ce domaine une certaine coordination peut être réalisée dans l'intérêt général, il ne faut pas refuser les moyens d'y parvenir.

La situation de l'Aéroport de Paris a été qualifiée de préoccupante par ceux qui en ont parlé, et notamment par les rapporteurs. Je me garderai bien sur ce point de les démentir. En effet, l'Aéroport de Paris a à faire face à des investissements considérables et se trouve confronté à des difficultés financières. Une subvention de 25 millions de francs a été inscrite au budget qui est actuellement soumis à vos délibérations. Il n'en reste pas moins que pour l'année en cours le budget de l'Aéroport de Paris accusera un déficit de 10 millions de francs environ. J'ai donné mon accord à une proposition d'augmentation des taxes et des redevances aéro-portuaires ; ce relèvement prendra effet le 1^{er} janvier prochain. Le supplément de recettes qui en résultera ne sera sans doute pas suffisant pour établir l'équilibre, même si l'on y ajoute la subvention inscrite dans les documents budgétaires de 1969 et un effort particulier devra être tenté — je sais qu'il le sera — par les dirigeants de l'aéroport, pour permettre à cet établissement public — car c'en est un — d'arriver à une présentation satisfaisante de son bilan.

Le problème du bruit au voisinage des aéroports a été évoqué par de nombreux orateurs, et notamment par M. Colin. C'est moins un problème financier qu'un problème technique. Dans chacun des trois grands pays intéressés par les problèmes du transport aérien — j'ai nommé les Etats-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne et la France — des études sont menées depuis un certain temps. La France, déjà, en 1968, dans le cadre du budget en train de s'exécuter, a consacré une somme non négligeable à des études à ce sujet.

Dans le projet de budget pour 1969 qui vous est soumis, les crédits affectés sont le triple de ce qu'ils étaient dans celui de 1968. Les Etats-Unis, bien avant nous, et à une autre échelle que la nôtre, ont dépensé jusqu'à ce jour des sommes considérables sans que des résultats concrets et facilement exploitables soient venus couronner les efforts qu'ils avaient consentis. J'en dirai autant de la Grande-Bretagne.

Certes, des améliorations sont susceptibles d'être apportées, et puisque aussi bien M. Colin évoquait l'initiative que se préparerait à prendre le Gouvernement de Grande-Bretagne, je lui indique que, depuis quelques semaines, nous menons, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et nous-mêmes, des négociations en vue d'aboutir à l'adoption d'une réglementation commune aux trois pays à ce sujet. Je pense d'ailleurs que ces négociations menées par des fonctionnaires tout à fait remarquables aboutiront prochainement. S'il s'agit de mesures réglementaires, le Gouvernement les prendra en vue de les appliquer. S'il s'agit de mesures de caractère législatif, bien entendu, elles seront soumises au Parlement. Mais je tenais à donner cette information au Sénat

pour lui montrer à quel point, sur tous les plans et dans tous les domaines, nous nous préoccupons de la solution de ce problème.

En effet, nous imaginons facilement ce que sont les sujétions, les servitudes de celles et de ceux qui vivent à proximité des aéroports. C'est pourquoi, à l'occasion de la réalisation de l'aéroport de Roissy-en-France, j'ai demandé à mon collègue de l'équipement que ne se renouvellent pas les errements qui ont été pratiqués à Orly ou ailleurs, et qu'effectivement aucun permis de construire ne soit délivré dans un certain périmètre autour des limites de l'aéroport. Si des mesures législatives sont nécessaires à cet égard, elles seront sollicitées du Parlement.

Le second problème que l'on se pose lorsqu'on évoque la situation très générale de l'aéroport de Paris, c'est celui de la liaison entre la capitale et Orly, aujourd'hui, et demain Roissy-en-France.

Au sujet de la liaison entre Paris et Orly, j'indiquerai d'abord que des investissements sont prévus dans le budget de 1969 au titre de l'équipement et non pas au titre des transports pour le doublement de l'autoroute du Sud afin de permettre un accès plus facile à Orly. Ces travaux ne seront évidemment pas achevés en 1969, mais ils seront engagés.

A propos de la liaison ferroviaire entre Paris et Orly, j'ai indiqué récemment, répondant à une question écrite qui m'avait été posée par un député, que réalisée au départ de la gare d'Orsay, elle ne serait pas avantageuse pour les usagers. Je précisais, en effet, que les études les plus récentes faites sur la desserte de la banlieue sud-est montrent que la solution la plus avantageuse consiste dans le prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly de la ligne n° 5 du métropolitain. Mais ce n'est que dans le cadre du VI^e Plan que cette opération pourra être menée à bien.

Je précise à ce sujet que la clientèle qui utilise les transports aériens n'emprunte pas encore — peut-être le fera-t-elle avec la démocratisation du transport aérien et je le souhaite — la desserte ferroviaire lorsque celle-ci existe. Les expériences faites à cet égard à l'étranger, notamment en Belgique et au Japon, montrent que la clientèle des avions utilise par priorité la liaison routière, et de préférence, l'automobile individuelle.

Quel que soit ce comportement, il ne nous est nullement interdit de penser qu'à cette clientèle encore privilégiée — bien qu'elle le soit de moins en moins — s'en substituera une autre qui fera son apparition dans les appareils de grande capacité et qui se résoudra peut-être à utiliser une desserte ferroviaire pour peu que celle-ci existe; c'est pourquoi on y pense dès maintenant.

La liaison entre Paris et le futur aéroport de Roissy-en-France sera double. D'abord, l'autoroute du Nord permettra un acheminement facile entre Paris et ce nouvel aéroport. Enfin, il a été décidé que le R. E. R. serait prolongé au-delà du Bourget pour faciliter la liaison entre Paris et Roissy-en-France. Mais, là encore, ce prolongement du R.E.R. (Réseau express régional) au-delà du Bourget n'interviendra que dans le cadre du VI^e Plan.

Voilà, par conséquent, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que, à propos de l'aéroport de Paris et des problèmes connexes posés par cet aéroport, j'avais à répondre aux préoccupations qui se sont exprimées.

M. Etienne Dailly. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre, vous venez d'apporter une nouvelle preuve que le district de la région de Paris ne peut pas continuer à supporter, dans la proportion où il le fait, la charge financière du R. E. R. : 60 p. 100 du budget du district de la région de Paris sont absorbés à ce titre. De ce fait, il n'est plus possible de rien entreprendre dans notre région, et si vous y ajoutez le périphérique, l'ensemble représente 80 p. 100 du budget du district.

Or — votre propos en est une nouvelle preuve — la construction du R.E.R. n'est pas, il s'en faut, un problème exclusivement régional. La liaison de Paris avec Roissy-en-France ne constitue-t-elle pas un problème national au premier chef ?

Je voudrais que le Gouvernement revoise ce problème. Sa subvention doit être beaucoup plus forte qu'elle ne l'est à l'heure actuelle. Sinon, il vaut mieux pour les cinq ans à venir ne plus parler de politique d'équipement régional dans le cadre du district de la région de Paris.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je prends acte très volontiers de votre observation.

J'en viens au problème posé par la construction aéronautique.

On a rappelé ici, ce qui est vrai, que je n'exerçais pas une tutelle sur la construction aéronautique, que celle-ci était l'apanage du ministre des armées. Mais j'estime que par vocation, sinon par compétence, j'ai le devoir de m'intéresser à la réali-

sation des programmes civils dans ce domaine. Je suis donc en mesure ce soir, du moins je l'espère, de faire le point des différents projets qui intéressent le Sénat.

En ce qui concerne le projet *Concorde*, presque tout, me semble-t-il, a été dit et je voudrais souligner combien, à mon sentiment, il ne faut pas faire du premier vol de cet appareil une affaire de prestige.

Je crois avoir dit à l'Assemblée nationale que peut-être en ne jouant que la sécurité et en ne voulant pas admettre du premier vol de *Concorde* tous les renseignements techniques qu'il est susceptible de nous donner, ce premier vol aurait sans doute pu avoir lieu. Mais je pense, encore une fois, que ce n'est pas simplement pour le plaisir d'entendre annoncer que *Concorde* a effectué son premier vol que l'opinion attend cette réalisation. L'opinion et les techniciens sont intéressés par ce que pourrait amener ce premier vol et par les enseignements que l'on pourrait en tirer.

Je ne crois pas que l'on ait trouvé sous ma plume ou recueilli de ma bouche des indications aux termes desquelles, avec légèreté ou imprudence, j'aurais indiqué que le vol de *Concorde* devait se situer à une date voisine de celle du 1^{er} janvier de la présente année. Ce qui est vrai, par contre, c'est que, lorsque le planning de *Concorde* avait été établi en 1962 il présentait une précision, je devrais dire une rigidité telle que chacune des dates de son histoire était déjà prévue. Cela, à l'époque — encore que je n'avais aucune raison de m'y intéresser d'une manière directe — m'avait paru un peu téméraire, mais je l'avais enregistré comme vous tous.

Concorde volera en principe dans les premières semaines de l'année 1969. Ce que je peux vous dire à cet égard, c'est que le retard qui s'est produit dans la réalisation de ce premier vol est inhérent à la nature même des problèmes que pose la réalisation d'un avion aussi nouveau et aussi révolutionnaire.

L'un des orateurs rappelait tout à l'heure que les Etats-Unis et l'U. R. S. S. se heurtaient aux mêmes difficultés que celles que nous rencontrons nous-mêmes. Les nôtres sont mêmes accrues du fait qu'elles doivent être résolues dans le cadre de la coopération tandis qu'un pays qui réalise seul un programme aussi ambitieux que celui qui consiste à faire voler un avion supersonique, certes, doit surmonter des obstacles que nous connaissons bien maintenant, mais il y parvient avec moins de difficulté que ne le font deux pays associés dans cette même réalisation car la coopération à cet égard ne peut jamais être parfaite.

Quoi qu'il en soit, pénétrant dans un domaine essentiellement nouveau, dans lequel nous connaissons peu de choses, nous nous sommes heurtés à un certain nombre de difficultés qu'il a fallu résoudre les unes après les autres d'où, par rapport aux prévisions initiales du planning de 1962, le retard qui a été constaté.

C'est bien parce que le retard a été relativement important au cours de la présente année, et alors que nous ne pouvions pas le prévoir lorsque les documents budgétaires ont été établis en mai dernier, qu'un report de crédits plus important que celui auquel primitivement nous avions songé a pu être dérogé et a permis ainsi au Premier ministre d'annoncer effectivement hier, à l'Assemblée nationale, que les crédits inscrits au budget de 1969 concernant l'opération *Concorde* seraient amputés d'une somme de 60 millions de francs.

Cette décision n'a, pour la raison que je viens d'indiquer, aucune conséquence sur le déroulement des opérations intéressant *Concorde* et après le premier vol subsonique, l'année 1969 permettra le déroulement d'expériences que nous attendons pour connaître les performances du prototype. En effet, ce n'est qu'à partir du moment où les compagnies utilisatrices connaîtront les performances de l'appareil qu'elles seront susceptibles de transformer leurs options en commandes fermes.

Il est donc bien certain que ce n'est que dans un délai d'une année environ que nous serons en mesure de nous prononcer sur les vraies capacités de l'avion supersonique et à partir de là de décider, je l'espère, la poursuite du programme ou plus exactement la réalisation de la série, conformément aux demandes qu'en feront les compagnies utilisatrices.

Il est normal, en ce qui concerne *Concorde*, si l'on est objectif, de considérer que, face aux difficultés qu'ont rencontrées les Etats-Unis d'Amérique, cet appareil dispose encore, malgré le retard qu'il a pris, d'une marge d'avance qui n'est pas négligeable. Je n'irai pas jusqu'à dire, comme ceux que l'on a qualifiés d'optimistes, que cette marge pourrait être de 5 ou 6 années. Je crois que nous disposons actuellement d'une marge de trois ans pendant laquelle *Concorde* sera seul sur le marché.

M. André Méric. Monsieur le ministre, m'autorisez-vous à vous interrompre ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous en prie, monsieur le sénateur.

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

M. André Méric. Je crois, monsieur le ministre, que le problème ne se pose pas ainsi, car le supersonique américain n'a pas les mêmes caractéristiques que le supersonique français.

M. Jean Chamant, ministre des transports. On ne les connaît pas encore, monsieur le sénateur.

M. André Méric. Nous avons quand même un certain nombre d'informations.

Nous avons la prétention de construire un avion supersonique qui va voler à 2.200 kilomètres à l'heure. Les Américains, de leur côté, ont émis la prétention de construire un avion supersonique qui volerait aux environs de 3.600 kilomètres à l'heure. Ce n'est pas moi qui le dis, mais votre homologue américain.

Les Américains ont des difficultés identiques aux nôtres, bien sûr, mais le retard que nous avons pris provient du fait que nous avons dû vaincre les difficultés que pose l'utilisation des métaux en raison de l'environnement calorifique que nous ne connaissions pas jusqu'à ce jour. Les Américains, qui veulent faire marcher leur avion à 3.600 kilomètres à l'heure, rencontrent des difficultés encore plus grandes que nous puisqu'ils sont obligés d'utiliser le titane, comme vous le savez.

Un autre problème du même ordre se pose concernant la pressurisation. A 15.000 ou 16.000 mètres d'altitude le carburant et le sang entrent en ébullition. Enfin, le franchissement de la bosse transsonique a posé des problèmes très délicats.

Nous avons donc des difficultés, mais si on veut construire un avion qui vole plus vite que le nôtre, les difficultés sont plus grandes. Si l'on compare l'avion américain et le nôtre tels qu'ils ont été conçus, on ne peut pas prétendre que nous avons trois ou quatre ans d'avance.

Que ce soit bon à dire pour les besoins de la propagande, je le veux bien, mais que nous le disions à des techniciens, à ceux qui connaissent ces problèmes scientifiques, cela n'est pas raisonnable !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je ne partage pas sur ce dernier point votre sentiment. Rencontrant récemment des Américains de chez Boeing et discutant avec eux de ce problème alors que *Concorde* n'avait pas à ce moment-là pris le retard d'un an que vous avez signalé et qui correspond à la réalité, sachant l'impossibilité dans laquelle ils étaient de réaliser l'avion supersonique à géométrie variable, ils m'ont affirmé qu'il apparaissait tout à fait raisonnable de penser que, compte tenu du retard qu'ils allaient à leur tour connaître, mais pour d'autres raisons, notre avance pourrait être celle que, d'une manière commune l'on ne cesse d'indiquer depuis quelque temps. Encore une fois, je précise que ces interlocuteurs, contrairement à moi-même, étaient de parfaits techniciens.

Par ailleurs, je confirme que depuis trois ans, à deux reprises, si mes informations sont bonnes, les Américains ont dû redessiner leur projet d'avion supersonique.

Quoi qu'il en soit, nous espérons que les expériences qui vont se dérouler au cours de l'année 1969 seront telles qu'elles permettent au projet franco-britannique de révéler ses vraies performances, et que, à partir de ces performances, nous soyons en mesure de lancer en série la construction de *Concorde*.

Le problème de l'*Airbus* se pose sur un autre plan et sous un éclairage tout à fait différent. Je me souviens que mon prédécesseur, M. Pisani, lorsqu'il m'a transmis ses pouvoirs, m'a dit qu'à son avis la négociation internationale piétinait dangereusement. Ces propos m'étaient tenus vers le 7 ou le 8 avril 1967. Lors donc que j'ai eu à ouvrir le dossier de l'*Airbus*, je n'ai eu qu'un souci, celui de relancer la négociation internationale qui piétinait et effectivement, au début de l'été 1967, je me rendis à Londres pour conférer avec mes collègues britannique et allemand.

Que s'est-il passé depuis ? A la vérité, beaucoup et peu de choses. Beaucoup de choses en ce sens que le projet d'avion dessiné par les industriels n'a pas eu l'heur de rencontrer l'agrément des futurs utilisateurs. En raison de remarques, sans doute pertinentes — je n'en discute pas le bien-fondé — présentées par les compagnies de transports, les industriels ont dû procéder à un nouveau dessin qui a amené à une conception de l'appareil différente de celle envisagée au départ. On s'est alors aperçu que le coût d'exploitation de cet appareil atteindrait des chiffres tels qu'il risquerait de ne pas pouvoir soutenir la concurrence avec l'*Airbus* américain qui commençait déjà à sortir des cartons. En effet, c'est au cours de la présente année que nous avons appris que Lockheed et Douglas se proposaient de lancer un *Airbus* dont les caractéristiques sont assez différentes de celles de l'appareil européen.

A partir du moment où, faute d'avoir pu mener les négociations à leur terme heureux, l'*Airbus* américain allait faire son apparition, et même s'il était d'abord destiné aux lignes intérieures américaines, il fallait que nous repensions le pro-

blème de telle sorte que nous ayons la certitude que le coût d'exploitation de notre appareil soit inférieur à celui de l'appareil américain, c'est-à-dire qu'il soit compétitif.

A la suite de la réunion que mes deux collègues et moi-même nous avons tenue au mois de juillet dernier, nous avons demandé aux industriels non pas de revoir la conception de l'*Airbus* européen, mais de revoir les calculs économiques qui avaient été faits dans une phase précédente. C'est pourquoi je disais que depuis le 8 avril 1967, époque à laquelle je m'étais saisi de cette affaire, à la fois beaucoup et peu de choses s'étaient passées.

Nous attendons d'être mis en possession des nouvelles études qui ont été demandées aux industriels. Je sais qu'elles sont pratiquement faites. Conformément à la décision que nous avons arrêtée, mes deux collègues et moi-même, au cours de cet été, nous sommes convenus de nous revoir pour prendre une décision définitive avant la fin de la présente année.

Voilà la situation du dossier *Airbus*. Je prie le Sénat de croire que nous n'ignorons rien des difficultés de l'industrie aéronautique et des problèmes posés par son plan de charge. Nous multiplierons nos efforts pour résoudre l'ensemble de ces problèmes.

Je voudrais vous donner des précisions au sujet de deux autres projets, l'un concernant *Mercury* et l'autre le *Bréguet 941*. Je crois que c'est M. Méric qui a dit dans son intervention que, à son sentiment, le projet *Mercury* ne représenterait pas une réalisation d'un intérêt national et évident. Le Gouvernement est d'un avis différent. Nous pensons que le projet *Mercury* est techniquement bon et que, sur le plan commercial, il est assuré du succès.

Nous avons donc donné un accord de principe à la réalisation d'un projet à vrai dire peu onéreux et, actuellement, le Gouvernement discute avec la société des avions Marcel Dassault les modalités financières et économiques du contrat à intervenir. Je précise d'ailleurs que la Société des avions Marcel Dassault s'est assurée le concours de Fiat pour la réalisation d'une partie de ces appareils.

Je vais vous donner une autre précision, plus intéressante encore, semble-t-il. Il a été, dès l'origine — sinon il est vraisemblable que le gouvernement français ne s'y serait pas intéressé — convenu qu'une grande partie de la fabrication de *Mercury*, si *Mercury* devait être construit, serait assurée par Sud-Aviation.

De même, pour le *Bréguet 941*, une prospection récemment accomplie aux Etats-Unis par le président de Sud-Aviation a permis de déceler l'intérêt que portent les Américains à la réalisation de cet appareil. Des essais sont faits sur la côte Est des Etats-Unis, notamment sur la côte de Virginie, et il est possible d'espérer qu'une commande américaine intéressant cet appareil soit passée en France. Là encore, un accord a été conclu à la diligence du nouveau président de Sud-Aviation. C'est cette société qui pour l'essentiel se chargerait — je suis obligé d'employer le conditionnel — de réaliser le *Bréguet 941*.

Si j'ai donné au Sénat toutes ces précisions, encore que ce dernier projet n'ait pas une consistance telle que l'on puisse affirmer qu'il sera effectivement réalisé, c'est simplement pour lui montrer que le Gouvernement se préoccupe du plan de charges de l'industrie aéronautique ; mais encore une fois, j'entends bien que c'est davantage sur les autres projets dont nous avons amplement parlé que nous comptons pour assurer ce plan de charges.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous voudrez bien m'excuser d'avoir été un peu long dans mes explications. J'ai pensé que les sujets évoqués en valaient certainement la peine, car la réalisation des projets pose le problème de l'emploi d'un grand nombre de nos ingénieurs, techniciens et ouvriers.

Là encore, je dirai au Sénat qu'à peine arrivé au ministère des transports, il y a dix-huit mois, j'apprenais, sans en comprendre d'ailleurs sur le moment la raison, que le plan de charge de l'industrie aéronautique française risquait, à partir du printemps de 1968, et peut-être jusqu'à la fin de 1969, de rencontrer un certain nombre de difficultés. Il m'était indiqué effectivement que le programme de la *Caravelle* touchait à sa fin et que l'articulation entre les programmes anciens et les programmes nouveaux ne serait pas suffisante pour que le plan de charge se développe normalement. Il est de fait que nous sommes arrivés à une période où il a dû être procédé à un certain nombre de licenciements et où nous nous posons des questions de la nature de celles qui ont été évoquées à cette tribune.

Me passionnant pour ces problèmes et y portant l'attention et l'intérêt qu'ils méritent, je crois que le budget de l'aviation civile traduit l'effort du Gouvernement dans ce domaine et c'est pourquoi je vous demande de l'adopter. (*Applaudissements.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (II. — Aviation civile), qui figurent aux états B et C, rattachés respectivement aux articles 32 et 33 du projet de loi.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : plus 33.293.355 F. »

Par amendement n° 52, le Gouvernement propose de diminuer ce crédit de 10.211 francs.

La parole est à M. le ministre.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Cet amendement a pour objet de permettre la transformation, au budget des transports, de 248 emplois d'aide technicien de la navigation aérienne en 180 emplois de technicien de la navigation aérienne.

Ces deux qualifications montrent qu'il s'agit d'une promotion sociale et qu'un grand nombre d'aides techniciens deviendront des techniciens de la navigation aérienne, conformément au souhait exprimé par les syndicats professionnels de la navigation aérienne.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Fortier, rapporteur spécial. Elle approuve l'amendement, mais elle s'interroge sur le sort des 68 personnes dont l'emploi est supprimé.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Vous supprimez 248 postes d'aide technicien, monsieur le ministre ; ainsi 180 aides techniciens sont promus techniciens, mais que deviennent les 68 autres ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Pour l'instant, nous comptons environ 400 aides techniciens dans la navigation aérienne. A la suite des travaux de la commission Cahen-Salvador, un certain nombre de postes vont effectivement disparaître et il est à présumer que, dans les années qui viennent, il n'y aura plus d'aides techniciens et qu'à la suite de concours et d'études la qualification de technicien sera immédiatement attribuée.

Pour répondre à la question précise que vous m'avez posée, les 68 aides techniciens dont s'agit vont encore, pendant un temps très court, rester dans la qualification qui est la leur actuellement et, en vertu des dispositions qui ont été adoptées à la suite des travaux de la commission précitée, ils auront un emploi de technicien de la navigation aérienne. Si une disposition législative doit être prise à ce moment-là, nous la prendrons.

Dans un premier temps, nous avons envisagé de procéder par le moyen d'un décret en Conseil d'Etat, mais nous y avons renoncé parce que nous étions en cours de discussion budgétaire. Nous avons donc préféré procéder, comme nous le faisons, par la voie législative, mais pour ce qui est des remarques présentées, si la discussion budgétaire est terminée, ce qui me paraît probable, nous procéderons de la manière réglementaire que je vous ai indiquée.

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

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Monsieur le ministre, la commission des finances est assez chatouilleuse à propos de ces promotions parfois un peu clandestines.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Non !

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Nous vous savons gré de nous les soumettre aujourd'hui, mais vous indiquez que vous aviez songé à faire prendre un décret en Conseil d'Etat, et je suis obligé de faire des réserves formelles sur ce procédé. J'ai l'impression que vous auriez quelques ennuis avec notre commission des finances si vous opérez de cette manière.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je ne le désire pas !

M. le président. Cela étant, la commission des finances semble être favorable à l'amendement.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement du Gouvernement, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le crédit du titre III au chiffre de 33 millions 283.144 F.

(Le crédit du titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV : moins 11.040.239 F. » — (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme : 1.165.755.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 551.613.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 22.750.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 14.199.000 F. » — (Adopté.)

Nous avons ainsi terminé l'examen du budget du ministère des transports, section de l'aviation civile.

Légion d'honneur et Ordre de la Libération.

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant les budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération.

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

M. Yves Durand, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, depuis près de dix ans votre distingué collègue M. Paul Chevallier était chargé de rapporter devant vous le budget annexe de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération et il s'acquittait de cette mission avec la haute conscience et l'autorité d'un homme qui a subi la dure épreuve de la guerre de 1914-1918 et en est revenu grand mutilé.

Ce n'est donc ni avec l'expérience ni avec la compétence de mon prédécesseur, mais en m'inspirant de ses travaux, que je m'appliquerai à vous présenter ce budget annexe et à ne point démentir de la confiance qu'ont bien voulu me marquer le président de la commission des finances et son rapporteur général en me chargeant, dès cette année, de cette mission.

MM. Joseph Raybaud et Etienne Dailly. Très bien !

M. Yves Durand, rapporteur spécial. Le budget annexe de la Légion d'honneur s'élève, pour 1969, à 22.366.171 francs, contre 20.995.095 francs pour 1968, soit une augmentation de 1 million 371.076 francs d'une année à l'autre.

Cette augmentation de 6,5 p. 100 intéresse, d'une part, les dépenses de personnel et, d'autre part, les crédits relatifs aux travaux de restauration des maisons d'éducation.

Nous examinerons successivement les recettes et les dépenses de ce budget annexe.

Cette légère augmentation de 6,5 p. 100 résulte essentiellement des dépenses supplémentaires imposées par la majoration des traitements et des charges annexes suivant les accords de 1968, ainsi que d'une dépense en capital pour l'équipement et la restauration des maisons d'éducation.

Vous trouverez dans mon rapport écrit le détail des recettes et des dépenses et je me bornerai à signaler : que le produit des droits de chancellerie est en diminution de 100.000 francs, reflétant notamment la diminution des contingents de croix de la Légion d'honneur ; que les pensions des élèves des maisons d'éducation passent de 490.000 francs en 1968 à 504.650 francs en 1969, soit un accroissement des recettes de 14.650 francs qui se justifie, d'une part, par le relèvement du prix de pension de 900 à 960 francs par an, d'autre part par l'augmentation du prix du trousseau des élèves concernant leur uniforme de premier équipement, qui serait porté de 210 à 280 francs. Toutefois, il est à signaler que ces nouveaux tarifs, qui n'avaient pas été majorés depuis plusieurs années, ne prendront effet qu'à partir du 1^{er} octobre 1969.

Quant à la subvention du budget général qui assure l'équilibre de ce budget annexe, elle passe de 19.865.685 francs à 21 millions 322.111 francs, soit une progression de 11.456.426 francs.

Le détail des dépenses figure au tableau joint au rapport écrit.

La présentation fonctionnelle de ce budget annexe s'établit ainsi qu'il suit : pour la dette 11 millions de francs ; pour les secours 81.000 francs ; pour les services de la grande chancellerie 2.629.110 francs ; quant aux dépenses des maisons d'éducation, elles atteignent au total 22.366.171 francs, soit 7.156.061 francs au titre des dépenses ordinaires et 1.500.000 francs au titre des dépenses en capital.

La dette représente le crédit affecté au paiement des traitements des membres de l'ordre de la Légion d'honneur et des médaillés militaires, traitements inchangés depuis 1964 et énumérés dans le rapport écrit.

Nous tenons à rappeler que les contingents de la croix de la Légion d'honneur ont été fixés par le décret du 4 novembre 1966 à un total de 2.937 croix, dont la répartition figure dans mon rapport écrit.

J'ajoute que ne sont pas comprises dans ces chiffres les nominations et promotions hors contingent qui concernent les mutilés de guerre et les déportés résistants ainsi que les anciens combattants de la guerre 1914-1918.

La réglementation du nouveau code de la Légion d'honneur ne prévoit pas la possibilité de créer des contingents spéciaux. Cependant, à l'occasion du 50^e anniversaire de l'armistice de 1918, des nominations plus nombreuses d'anciens combattants sont intervenues au titre du contingent normal. Votre commission s'en félicite, tout en regrettant qu'une satisfaction supplémentaire n'ait pas été donnée aux intéressés, qui aurait consisté à

réduire le nombre des titres exigés, tant pour les nominations que pour les promotions.

A ce sujet, il est en effet regrettable que le nombre de titres exigés soit toujours fixé au minimum à cinq et je ne puis que rappeler les observations déjà présentées maintes fois par l'ancien rapporteur, avec l'autorité qui s'attache à sa qualité de grand mutilé.

En ce qui concerne l'Ordre national du Mérite, le décret du 4 novembre 1966 a également fixé les contingents pour trois ans. Le contingent de 1969 est de 10.040 croix dont 6.019 à titre civil et 4.021 à titre militaire.

L'effectif total des titulaires de décorations, membres de la Légion d'honneur et médaillés militaires, figure dans un tableau de mon rapport écrit et je le résume : 182.135 croix de la Légion d'honneur avec traitement et 123.525 sans traitement, soit un total de 305.660 membres de la Légion d'honneur ; quant aux médaillés militaires, leur effectif est de 672.620 avec traitement et de 95.468 sans traitement, soit un total de 768.788 ; dans l'Ordre national du Mérite, on compte 21.540 membres sans traitement.

Nous notons que l'effectif de l'Ordre de la Légion d'honneur entre le 1^{er} janvier 1967 et le 1^{er} janvier 1968, s'est réduit de 5.195 membres, dont 3.011 avec traitement et 2.194 sans traitement. De même, pour l'effectif des médaillés militaires, nous comptons une diminution de 1.233. Par contre, l'Ordre national du Mérite, qui a compté à sa création en 1964 562 membres, voit son effectif passer à 7.579 en 1965, pour atteindre 14.578 en 1966 et 21.540 membres au 1^{er} janvier 1968.

Les crédits, pour les allocations de secours, restent fixés à 81.000 francs et cette dotation permet d'assurer, sans discrimination entre légionnaires et médaillés militaires, le versement de secours d'un montant moyen de 300 francs.

Les dépenses de fonctionnement de la Grande Chancellerie s'élèveront à 2.629.110 francs en 1969, contre 2.481.270 francs en 1968, marquant ainsi une progression de 147.840 francs, qui provient : tout d'abord de l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations publiques décidées en 1968 et des dotations afférentes aux charges sociales pour un montant de 80.000 francs ; puis de l'incidence des révisions statutaires, indiciaires et indemnitaires qui s'élèvent à 18.982 francs ; également de l'ajustement aux besoins des crédits de matériel d'un montant de 22.900 francs ; enfin de la rémunération d'un gendarme, mis à la disposition de la Grande Chancellerie par le ministère des armées, rémunération prise en charge, à compter de 1969, par le budget annexe et se chiffrant à 24.782 francs.

Nous en arrivons aux dépenses des maisons d'éducation, qui s'élèveront en 1969 à 7.156.600 francs pour leur fonctionnement contre 6.932.525 francs en 1968 et à 1.500.000 francs pour leur équipement au lieu de 500.000 l'année précédente.

L'augmentation des dépenses de fonctionnement, outre celles découlant des mesures de revalorisation de 1968, provient pour partie des majorations de crédits pour l'achat de denrées alimentaires et pour l'achat de différents matériels de fonctionnement, soit au total 216.236 francs, ceci compte tenu de la réduction momentanée des crédits d'enseignement consécutive aux difficultés de recrutement de professeurs agrégés et certifiés, qui ont obligé temporairement l'administration à faire appel à du personnel enseignant auxiliaire.

Pour les travaux effectués dans la maison d'éducation pour 1969 une autorisation de programme nouvelle de 1.800.000 francs et 1.500.000 francs de crédits de paiement sont demandés.

Le programme 1969 comprend deux opérations. La première correspond à la dernière tranche des réaménagements intérieurs des anciens bâtiments de la maison d'éducation des Loges. Leur vétusté entraîne la réfection complète des structures intérieures. La dépense totale s'élèvera à 300.000 francs.

La seconde opération, nouvelle, concerne pour 1.500.000 francs la construction à la maison d'éducation de Saint-Denis d'un mur en vue de séparer le parc en deux parties : l'une pour les élèves et l'autre mise à la disposition de la ville de Saint-Denis qui doit y aménager un jardin public. Le mur sera conçu en fonction du site et de la proximité des bâtiments classés. Par ailleurs a été accordée l'autorisation de construire à Saint-Denis un nouveau bâtiment scolaire pour lequel une autorisation de programme de 3.500.000 francs a été votée par le Parlement depuis 1965.

Cette affaire, évoquée à chaque débat budgétaire depuis plusieurs années devant les assemblées, semble donc sur le point d'être réglée et d'une façon satisfaisante aussi bien pour la population de Saint-Denis que pour l'administration de la Légion d'honneur.

Je prie M. le grand chancelier d'agréer mon déférent hommage pour l'accomplissement de sa tâche de haute portée sociale et j'adresse mes félicitations à M. le secrétaire général et au personnel de la chancellerie pour la haute qualité de leur collaboration à cette œuvre.

Je ne voudrais pas terminer ce rapport sans vous signaler que les résultats scolaires des maisons d'éducation continuent à être excellents puisqu'au cours de l'année scolaire 1967-1968 96,6 p. 100 des élèves présentées ont été reçues au baccalauréat et 99 p. 100 au brevet d'études de l'enseignement du premier cycle du second degré — B. E. P. C. Je rappelle que l'effectif des élèves est de 1.000 : 600 aux Loges dans les classes du premier cycle et 400 à Saint-Denis dans les classes du second degré. Je ne saurais oublier le dévouement et la compétence dont fait preuve tout le personnel de l'enseignement et des services administratifs auxquels nous adressons nos chaleureuses félicitations pour les brillants résultats scolaires obtenus et la remarquable organisation de leurs établissements.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget annexe de la Légion d'honneur pour 1969 auquel, après l'Assemblée nationale, elle n'a pas apporté de modifications.

Le budget annexe de l'ordre de la Libération s'élève, pour 1969, à 669.403 francs contre 1.151.757 francs en 1968, enregistrant ainsi une diminution de 482.354 francs.

Les dépenses, récapitulées au tableau figurant dans le rapport qui vous est présenté, se répartissent de la façon suivante : les dépenses ordinaires de la grande chancellerie de l'Ordre s'élevant à 669.403 francs, en augmentation de 37.646 francs par rapport à 1968 du fait de la revalorisation des rémunérations décidées en 1968 et des charges sociales, ainsi que de divers frais de fonctionnement dans les nouveaux locaux de la grande chancellerie à l'hôtel des Invalides et compte tenu d'un aménagement dans la classification du personnel militaire mis à disposition.

Aucune dotation n'est inscrite au chapitre des travaux.

Votre rapporteur croit devoir rappeler les effectifs des ressortissants de la grande chancellerie de l'ordre de la Libération. A la création de l'ordre l'effectif était de 1.059 compagnons nommés dont dix-huit unités et cinq collectivités ; l'effectif actuel n'est plus que de 564 membres. D'autre part, l'effectif des médaillés de la Résistance est de 48.706 titulaires.

Le service social de l'ordre a déjà secouru au 1^{er} octobre, sur les fonds qui lui sont alloués à cet usage, 304 compagnons et médaillés, 201 veuves, 445 orphelins et 425 ascendants.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget annexe de l'ordre de la Libération pour 1969 auquel, après l'Assemblée nationale, elle n'a pas apporté de modifications. (Applaudissements.)

M. Marcel Darou. Je demande la parole.

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

M. Marcel Darou. Monsieur le garde des sceaux, je voudrais appeler votre attention sur trois points particuliers. D'abord sur ce qu'on appelle les traitements attachés à la Médaille militaire et à la Légion d'honneur. Ces traitements, qui avaient été doublés il y a quelques années, demeurent inchangés depuis 1964. En raison du coût de la vie et de la valeur du franc, ils sont ridiculement faibles. N'accorder que quinze francs par an à un médaillé militaire au titre d'ancien combattant, ne donner que vingt francs par an comme traitement à un chevalier de la Légion d'honneur, c'est ridicule. Je rappelle que la plupart de ces décorés font partie de sections locales ou départementales d'associations de médaillés militaires ou de la société d'entraide de la Légion d'honneur et que de ce fait ils ont des frais très nettement supérieurs au traitement reçu. Il y aurait donc lieu de relever ces taux si nettement insuffisants.

J'ajoute d'ailleurs, et c'est ma seconde observation, qu'il est aussi regrettable que, par mesure d'économie, on n'accorde point le traitement correspondant au grade dans l'ordre de la Légion d'honneur. Bien souvent, par exemple, un officier n'a que le traitement d'un chevalier, un commandeur celui d'un officier, un chevalier celui d'un médaillé militaire. Je considère que cette économie est sordide, surtout lorsqu'il s'agit d'anciens combattants à qui la Nation se doit d'être reconnaissante.

J'en arrive à ma troisième remarque. L'an dernier, lors de la discussion de ce budget, j'avais demandé qu'un contingent spécial de médailles militaires et de croix de la Légion d'honneur soit accordé pour les anciens combattants de 1914-1918, à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1918. Il me fut répondu que la loi ne prévoyait plus de contingents spéciaux ; mais une autre loi aurait pu modifier ce texte. Le Gouvernement, malheureusement, ne l'a pas voulu.

A l'Assemblée nationale, M. Pierre Lucas, rapporteur de ce budget, a dit : « Nous nous sommes tous, naturellement, demandé si un contingent spécial de décorations était prévu à l'occasion des fêtes anniversaires de l'armistice de 1918 ». Notre rapporteur, M. Yves Durand, a traité également de ce problème. Plusieurs sénateurs en ont parlé lors de la discussion du budget des anciens combattants et victimes de guerre. M. Duvillard, ministre des anciens combattants, leur a répondu, mais sa réponse

est loin de me satisfaire, car jamais personne n'a jamais demandé, comme il le prétend, que la Légion d'honneur soit accordée à tous les survivants de la guerre de 1914-1918 dont il évalue le nombre à 1.500.000 ; ce serait de la pure démagogie, ce serait de l'inflation.

M. Duvillard reconnaît pourtant qu'il y a actuellement en moyenne dans chaque département une centaine de dossiers en instance. Il s'agit certainement d'anciens combattants et victimes de guerre ayant au moins cinq titres de guerre, blessures et citations, et de grands mutilés à 100 p. 100 et plus, qui attendent depuis plusieurs années déjà la décoration à laquelle ils ont moralement droit.

M. le ministre des anciens combattants lui-même n'a pu obtenir cette année sur le contingent du Président de la République que quarante-trois croix, huit rosettes et trois cravates. Vous avouerez que c'est maigre pour un cinquantième anniversaire.

Il faut aussi constater que si le décret du 4 novembre 1966, qui fixe le contingent de croix de la Légion d'honneur, accorde annuellement 1.072 croix de chevalier au titre des administrations publiques et 977 croix au personnel appartenant à l'armée active, il n'en prévoit que 327 pour le personnel d'origine militaire n'appartenant pas à l'armée active.

Les organisations du monde ancien combattant sont d'accord avec nous. Elles demandent que le Gouvernement revise sa position, accorde un contingent spécial pour les anciens combattants de 1914-1918, ramène à quatre le nombre des titres exigés pour ouvrir droit à la Légion d'honneur. Leur donner satisfaction, ce ne serait nullement dévaluer la Légion d'honneur, ce serait exprimer vraiment la reconnaissance du pays envers ces vieux anciens combattants qui ont fait tout leur devoir pour gagner la première guerre mondiale et qui seraient si fiers, si heureux de porter cette distinction pendant les quelques années qu'ils ont encore à vivre avant de mourir.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. A cette heure avancée, je voudrais me borner à dire quelques mots pour appuyer l'intervention de mon collègue M. Darou. Le problème que je veux évoquer n'est pas celui de savoir s'il faut se contenter de quatre titres au lieu des cinq titres de guerre actuellement requis. C'est celui de savoir si tous les anciens combattants qui possèdent ces cinq titres ont effectivement été nommés dans la Légion d'honneur. M. Duvillard nous a indiqué qu'il n'y aurait que cent dossiers en instance par département. Je ne crois pas cela exact et je pense qu'en faisant cette déclaration il ne devait pas disposer de renseignements suffisants. Nous savons en effet qu'il y en a beaucoup plus et ce que nous ne comprenons pas, c'est qu'à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'armistice de 1918 le Gouvernement n'ait pas eu à cœur de liquider d'un seul coup, dans le cadre d'un contingent spécial, quelle qu'en soit l'importance, tous les dossiers de ceux qui possèdent les cinq titres de guerre en question.

Il ne s'agit donc pas de modifier la législation ou mieux la réglementation — car nous sommes ici dans le domaine réglementaire, pas dans le domaine législatif et c'est pourquoi nous n'avons pas d'autre occasion pour vous en parler sinon ce matin. Nous n'avons donc pas le droit de déposer une proposition de loi créant un contingent spécial. Tout ce que nous pouvons faire, c'est vous dire que nous souhaitons vous voir prendre des dispositions pour que ces anciens combattants se voient enfin décerner la décoration à laquelle ils ont droit. En vérité il n'est pas concevable d'attendre la veille de leur mort sans la leur attribuer, dans la mesure où le dossier sera liquidé d'ici là. Dans mon département, j'ai été amené à m'intéresser personnellement, au cours de la présente année, à une trentaine de dossiers. A force d'interventions, on les fait sortir. Eh bien ! il faudrait que le Gouvernement les instruisse de lui-même et qu'il ne laisse pas se clore l'année sans mettre bon ordre dans cette affaire. Seul son bon vouloir peut permettre de la régler, car nous sommes démunis de tout pouvoir à ce sujet.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. René Capitant, garde des sceaux, ministre de la justice. Messieurs, en dépit de l'heure tardive je ne saurais laisser s'achever ce débat sans que le Gouvernement y ait pris la parole. Tout d'abord pour remercier M. Yves Durand d'avoir si brillamment assumé cette année la mission qui fut si longtemps confiée à votre ancien collègue M. Paul Chevallier, auquel vous avez voulu rendre hommage. Chaque fois, le Gouvernement lui a adressé ses remerciements ; je le fais cette année à son successeur.

Je viens d'entendre poser quelques questions et je voudrais répondre à la fois à M. Dailly et à M. Darou sur la dernière qui m'a été adressée en leur donnant les précisions suivantes : tout ancien combattant qui peut faire valoir cinq titres peut s'adresser au ministre des armées et celui-ci, automatiquement, le proposera pour la Légion d'honneur hors contingent. Si, par conséquent, il reste des anciens combattants qui peuvent

faire valoir cinq titres, c'est parce que le ministre des armées n'a pas eu connaissance de leur existence. Mais ils n'ont qu'à se manifester, notamment par l'intermédiaire des associations des anciens combattants.

M. Etienne Dailly. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le garde des sceaux ?

M. René Capitant, garde des sceaux. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Dailly, avec l'autorisation de M. le garde des sceaux.

M. Etienne Dailly. Monsieur le garde des sceaux, il existe un service qui s'appelle le service des archives des armées. La plupart du temps, lorsqu'un de nos administrés nous signale qu'il possède cinq titres, mais qu'il ne peut pas faire la preuve d'un ou plusieurs d'entre eux, nous nous adressons à ce service, qui est très bien tenu et qui nous fournit aussitôt les renseignements attendus.

Vous nous précisez qu'un ancien combattant qui a cinq titres, s'il en fait la demande, pourra être nommé dans la Légion d'honneur hors contingent. D'abord, je vous remercie pour cette déclaration que je juge importante. Mais pourquoi ne pas aller un peu plus loin et prier le service des archives des armées de procéder à un examen de toutes ses fiches pour proposer au ministre tous ceux qui ont les cinq titres dont il s'agit ? Dans nos campagnes, en effet, de nombreux anciens combattants maugréent, vitupèrent car, ne connaissant pas la réglementation, ils ne demandent rien, mais crient à l'injustice, ce qui n'est jamais bon, à aucun titre. Puisque le service dont il s'agit dispose de tous les éléments nécessaires, ne pourrait-on passer au peigne fin toutes les fiches, décorer tous ceux qui y ont droit et régler une fois pour toutes ce problème qui devient irritant ?

M. Marcel Darou. Voulez-vous me permettre d'ajouter quelques mots, monsieur le ministre ?

M. René Capitant, garde des sceaux. Je vous en prie.

M. le président. Je vous donne la parole, monsieur Darou, avec l'autorisation de M. le ministre, mais je me permets de vous faire remarquer que c'est M. le garde des sceaux qui a la parole.

M. Marcel Darou. Vous avez dit, monsieur le garde des sceaux, que les anciens combattants titulaires de cinq titres pouvaient présenter une demande au ministre des armées, que cette demande serait instruite et qu'elle recevrait une solution. Or, voilà deux jours, lors de l'examen du budget des anciens combattants, M. Duvillard me répondait : « Il est vrai, mais il y a quand même, dans chaque département, une centaine de dossiers dont les titulaires mériteraient la Légion d'honneur sur cette base ». Ils existent donc bien ces dossiers !

M. René Capitant, garde des sceaux. J'ai dit et je maintiens que tout ancien combattant qui peut faire la preuve de ses cinq titres de guerre a le droit d'obtenir la Légion d'honneur et il l'obtiendra s'il porte son cas à la connaissance du ministre des armées. La déclaration que je fais doit les éclairer et doit éclairer les associations d'anciens combattants qui ont la possibilité de les toucher.

J'ajoute que ceux des anciens combattants qui ne possèdent pas ces cinq titres, mais qui en ont quatre, par exemple, ne sont pas pour autant exclus de la Légion d'honneur. Toutefois, ils ne l'obtiendront pas hors contingent ; ils peuvent l'obtenir dans les contingents déterminés.

Je vous indiquerai que cette année, qui était l'année du cinquantième, a donné lieu précisément à de nombreuses nominations à ce titre : 320 dans la Légion d'honneur, 900 médailles militaires publiées au *Journal officiel* du 31 octobre 1968 ; 400 dossiers sont encore à l'étude et donneront lieu à décision incessamment. Ainsi, vous le voyez, l'année du cinquantième a été marquée et la question qui a été soulevée tout à l'heure, tendant à savoir si des nominations pouvaient être faites hors contingent ou dans le contingent, vient de recevoir une réponse claire.

M. Darou m'a posé d'autres questions. Il a l'habitude de les poser chaque année et il connaît la réponse qui lui est faite. Je ne modifie pas la réponse cette année encore. Je lui rappellerai que le traitement de la Légion d'honneur, qui était à l'origine un traitement véritable, a cessé d'avoir cette nature : il n'a comme la croix qui est attachée sur la poitrine de son titulaire qu'une valeur honorifique.

Sans doute certaines revalorisations sont-elles intervenues. Je ne dis pas qu'il ne pourra pas en intervenir d'autres dans l'avenir ; mais, cette année, je ne puis que constater que ma réponse est la même, et pour les mêmes raisons, que celle de mes prédécesseurs.

Quant au fait que tel commandeur ou tel officier ne touche que le traitement d'officier ou de chevalier, c'est-à-dire le traitement inférieur à son grade, vous savez comment il s'explique : il s'agit d'un légionnaire qui a obtenu sa décoration à titre civil. S'il est commandeur de la Légion d'honneur et s'il a gravi les trois échelons à titre militaire, il touche le traitement de commandeur. C'est uniquement si l'un de ces grades a été acquis

à titre civil qu'en effet une part du traitement correspondant lui est refusée. La règle statutaire de ces ordres veut que seules les décorations attribuées pour titres militaires comportent traitement. Par conséquent, nous sommes en présence d'une application régulière et je ne pense pas qu'il soit bon de changer le règlement de l'Ordre sur ce point.

M. Marcel Darou. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le garde des sceaux ?

M. René Capitant, garde des sceaux. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Darou, avec l'autorisation de M. le garde des sceaux.

M. Marcel Darou. Excusez-moi, monsieur le ministre, mais je ne crois pas que votre raisonnement soit exact. Je vais vous donner un exemple précis, clair et net. Je suis commandeur de la Légion d'honneur à titre militaire et je ne reçois que le traitement d'officier à titre d'ancien combattant. Or, mon cas n'est pas unique.

M. René Capitant, garde des sceaux. Il serait intéressant de tirer l'affaire au clair : n'avez-vous pas été promu officier ou nommé chevalier à titre civil ?

M. Marcel Darou. Non ! J'ai été nommé chevalier au titre de 1914-1918, officier au titre de 1939-1945, et commandeur à titre militaire parce que j'avais de nouveaux titres de guerre, et je ne suis pas le seul !

M. René Capitant, garde des sceaux. Je reconnais que votre cas semble mettre mon argumentation en défaut. Je poursuivrai donc mon enquête auprès des services de la Grande Chancellerie. J'essaierai d'éclaircir votre cas et tous ceux qui pourraient être semblables au vôtre. J'avoue ne pas voir pour quelle raison vous ne bénéficiez pas du traitement de commandeur en même temps que du grade.

M. Etienne Dailly. Me permettez-vous de vous interrompre également, monsieur le garde des sceaux ?

M. René Capitant, garde des sceaux. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Dailly avec l'autorisation de M. le garde des sceaux.

M. Etienne Dailly. J'ai déjà vu des cas semblables. C'est en général parce que on a oublié de faire parvenir son procès-verbal de remise à la Chancellerie. Alors on continue à recevoir son traitement au titre du grade précédent.

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie, veuillez laisser M. le garde des sceaux achever son intervention.

M. René Capitant, garde des sceaux. J'ai répondu aux questions qui m'ont été posées.

Je veux, pour terminer, constater avec le rapporteur de la commission des finances que, si ces budgets sont modestes quant aux chiffres budgétaires qu'ils mettent en jeu, ils sont grands par le symbole qu'ils représentent. En écoutant M. Yves Durand, j'ai senti que le Sénat voulait rendre hommage à ces deux grandes institutions nationales que sont la Légion d'honneur et l'Ordre de la Libération. Le Gouvernement en remercie le Sénat et s'associe naturellement à cet hommage. *(Applaudissements.)*

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

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de la Légion d'honneur qui figurent aux articles 37 et 38.

« Art. 38. *(Mesures nouvelles.)* — Légion d'honneur :

« I. — Autorisations de programme, 1.800.000 francs. »

Je mets aux voix les autorisations de programme.

(Les autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. « Art. 37 *(Services votés.)* — Légion d'honneur : 20.803.157 francs. » — *(Adopté.)*

« II. — Crédits, 1.563.014 francs. » — *(Adopté.)*

Nous allons examiner maintenant les crédits concernant le budget annexe de l'Ordre de la Libération qui figurent aux articles 37 et 38.

« Art. 38. *(Mesures nouvelles.)* — Ordre de la Libération :

« I. — Autorisations de programme, néant. »

« II. — Crédit, 21.513 francs. »

Je mets aux voix le crédit de l'article 38.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Art. 37. *(Services votés.)* — Ordre de la Libération : 647.890 francs. » — *(Adopté.)*

Nous avons achevé l'examen des deux budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'Ordre de la Libération.

— 5 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

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

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

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances. Monsieur le président, en raison de l'heure à laquelle s'achèvent nos travaux, je propose que la prochaine séance soit fixée à dix heures trente.

M. le président. Le Sénat vient d'entendre la proposition de M. Coudé du Foresto.

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

La prochaine séance publique aura donc lieu aujourd'hui même, à dix heures trente, avec l'ordre du jour suivant :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1969, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 39 et 40 (1968-1969). — 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.

— **Equiperment et logement :**

a) **EQUIPEMENT** (travaux publics, routes, voies navigables, ports) : M. Charles Suran, rapporteur spécial (rapport n° 40, tome III, annexe n° 12) ;

MM. Amédée Bouquerel et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 42, tomes IV et V).

Articles 66 et 67.

b) **LOGEMENT :**

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial (rapport n° 40, tome III, annexe n° 13) ;

M. Paul Mistral, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 42, tome III).

Articles 51, 52 et 53.

A partir de dix-sept heures :

Discussion éventuelle du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier. (Ce débat devant être poursuivi jusqu'à son terme.)

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1969, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 39 et 40 (1968-1969). — 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.

— **Education nationale :**

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (rapport n° 40, tome III, annexe n° 11) ;

MM. Adolphe Chauvin et Edgar Tailhades, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 41, tome VI).

Articles 57 et 57 bis.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

J'indique au Sénat qu'une conférence des présidents est prévue à midi. Elle sera amenée à tenir compte de certains retards qui se sont produits dans la discussion budgétaire. De toute façon, les éventuelles modifications ne porteraient que sur l'ordre du jour de la séance du soir.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 28 novembre à deux heures quarante-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
MARCEL PÉDOUSSAUD.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 27 NOVEMBRE 1968

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

8022. — 27 novembre 1968. — M. Joseph Raybaud rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'il a décidé la délivrance automatique des permis de construire dont les délais d'instruction seront expirés le 1^{er} janvier 1969. Il lui demande si les permis de construire ayant obtenu un sursis à statuer avant le 1^{er} octobre 1968 doivent être considérés comme en instance et donner lieu automatiquement à un rejet au 1^{er} janvier 1969.

8023. — 27 novembre 1968. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, traditionnellement, le montant de l'indemnité pour charges administratives allouée aux censeurs des études était égal à 50 p. 100 de l'indemnité des chefs d'établissement. Quand l'indemnité a été remplacée par un supplément indiciaire soumis à retenues, la différence entre le traitement d'un censeur d'une catégorie déterminée et celui d'un professeur est restée toujours égale aux 50 p. 100 de la différence qui existait entre les traitements des chefs d'établissement et ceux des professeurs. Il lui demande s'il est exact qu'à l'avenir le nombre de points supplémentaires attribués aux censeurs ne serait plus égal qu'au tiers de celui des chefs d'établissement, en exprimant l'étonnement que lui causerait une telle mesure, puisque le censeur demeure l'adjoint direct du chef d'établissement et son remplaçant en cas d'empêchement, et voit de toute façon ses charges augmenter en même temps que celles de ce dernier.

8024. — 27 novembre 1968. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre de l'éducation nationale que déjà avec l'ancienne organisation de l'enseignement supérieur de type centralisé, il arrivait difficilement à prononcer les réintégrations des fonctionnaires qui avaient accepté de servir en coopération à l'étranger. Il lui demande à connaître de quelle manière exacte les réintégrations se feront dorénavant avec le nouveau système d'autonomie des universités et quelles indispensables garanties sont offertes aux fonctionnaires détachés à l'étranger.

8025. — 27 novembre 1968. — M. Jean Lecanuet expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales : 1^o que l'ordonnance n^o 67-580 du 13 juillet 1967 relative aux garanties de ressources des travailleurs privés d'emploi, parue au *Journal officiel* du 19 juillet 1967, fait mention aux articles 21 et 22 de son titre III d'une allocation attribuée de droit par les collectivités locales à leurs agents non titulaires employés de manière permanente, en cas de licenciement ; 2^o qu'un décret en Conseil d'Etat devait en fixer les conditions d'attribution et de calcul ; 3^o qu'un autre décret devait également déterminer les catégories de personnels non employés à titre permanent intéressés par cette allocation. Afin de permettre aux collectivités locales de pouvoir assurer le versement de cette allocation il lui demande de bien vouloir lui faire connaître si les textes réglementaires rappelés ci-dessus pourront intervenir prochainement.

8026. — 27 novembre 1968. — M. Jacques Maury expose à M. le ministre de l'intérieur que le décret n^o 67-945 du 24 octobre 1967 relatif à l'institution, au recouvrement et à l'affectation des rede-

vances dues par les usagers des réseaux d'assainissement et des stations d'épuration oblige les communes à créer, à compter du 1^{er} janvier 1968, une redevance d'assainissement affectée au financement des charges du service d'assainissement. Cette redevance est assise sur le volume d'eau prélevé par l'usager du service d'assainissement sur le réseau public de distribution ou toute autre source. Enfin, par application de l'article 13 du même décret, le produit des sommes exigibles pour défaut de branchement à l'égout au titre de l'article L. 35-5 du code de la santé publique est affecté au financement des charges du service de l'assainissement. Dans la circulaire du 9 novembre 1967, prise pour l'application du décret précité, cette obligation est rappelée aux maires qui doivent percevoir : une somme au moins égale à la redevance qui aurait été appliquée à l'immeuble si celui-ci avait été raccordé ; une majoration pouvant atteindre 100 p. 100 de cette somme, appliquée sur décision du conseil municipal. Lorsque l'usager est un propriétaire habitant l'immeuble, cette majoration est applicable sans difficulté. Par contre, les textes sont muets lorsque les collectivités se trouvent en face d'un locataire qui doit la redevance d'assainissement, mais ne saurait être rendu responsable du défaut de raccordement aux canalisations d'assainissement. S'agissant d'un problème qui intéresse l'ensemble des maires de France, il lui demande s'il ne lui semble pas souhaitable de compléter la réglementation en vigueur, en ce qui concerne ce point particulier.

8027. — 27 novembre 1968. — M. Robert Liot expose à M. le ministre de l'économie et des finances que la note de la direction générale des impôts n^o 71 C. I. du 29 février 1968 (I. C. 2^o, b, dernier alinéa) en matière de repas servis par les exploitants agricoles a prévu qu'il n'y avait pas lieu d'imposer à la T. V. A. la valeur des fournitures destinées aux repas du personnel lorsque ces denrées sont servies à la table commune. Il lui demande si, par analogie, la même solution s'applique pour les commerçants (exemple : restaurateurs) qui fournissent la nourriture à leur personnel dans les mêmes conditions.

8028. — 27 novembre 1968. — M. Robert Liot expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en matière de prestations de services, le fait générateur de la T. V. A. est constitué, en principe, non pas par l'exécution du service mais par l'encaissement du prix. Il lui signale le cas d'un prestataire de services qui n'a pas adressé au directeur départemental des impôts dont il dépend une demande en vue d'être autorisé à acquitter la T. V. A. d'après les débits mais qui a utilisé implicitement, en fait, cette dernière solution, englobant dans son chiffre d'affaires imposable mensuel toutes les factures établies au cours du mois considéré, y compris celles relatives aux prestations de services qu'il a ou non reçues. Il lui demande : 1^o si, compte tenu d'une attestation écrite dudit prestataire son client peut, dans les conditions de fait exposées ci-dessus, déduire la T. V. A. figurant sur les factures de prestations de services au titre du mois suivant sans s'attacher à la date de paiement ; 2^o si l'autorisation obtenue tardivement d'acquitter la T. V. A. suivant le système des débits peut avoir un effet rétroactif toutes justifications comptables pouvant être apportées par le redevable.

8029. — 27 novembre 1968. — M. Robert Liot expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, par une précédente réponse faite à M. Cathala, député (*Journal officiel* du 23 avril 1960, débats A. N., f^o 433, n^o 4426, B. O. C. D. 1960 II 1097) il a été précisé que le montant des achats à mentionner sur l'imprimé ex A 2, actuellement modèle n^o 951 pour une année déterminée doit comprendre, dans le cas où la comptabilité est tenue suivant les modalités du plan comptable, le montant des opérations régulièrement enregistrées au cours de ladite année dans les différents comptes de la classe 6 visés par la question posée, à savoir 600, 601, 6021, 6024 à 6028 et 607 à l'exclusion toutefois des achats de fournitures de bureau (compte 6028) et d'emballages destinés à être loués ou consignés à la clientèle (compte 6075). Il lui demande : 1^o dans le cas d'un artisan photographe qui confie à des laboratoires certains travaux à façon tels que tirages, agrandissements en couleur sur papier, etc., ou dans celui d'un garagiste qui confie à un tiers le rechapage des pneus par exemple, si le coût de ces travaux doit être inclus dans celui des achats à mentionner sur l'imprimé modèle n^o 951 ; 2^o si les recettes provenant des travaux ainsi refacturés par lesdits artisans doivent ou non entrer en ligne de compte pour la détermination du chiffre d'affaires limite de 125.000 francs prévu pour l'admission au régime du forfait des prestataires de services ; 3^o si enfin, il n'estime pas devoir proposer une augmentation des limites d'admission au forfait telles qu'elles sont actuellement fixées par les dispositions de l'article 50 du code général des impôts.

8030. — 27 novembre 1968. — M. Robert Liot expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que les artisans travaillant seuls ou avec l'aide d'un seul apprenti, reconnus inaptes d'exercer momentanément leur activité pour cause de maladie ou d'infirmité temporaire consécutive à un accident, ont la possibilité de bénéficier d'une exonération de leur cotisation d'assurance vieillesse. Il lui demande de bien vouloir lui préciser : 1° si, en 1968 ou 1969, les caisses artisanales sont en droit de réclamer aux artisans visés par cette mesure une attestation émanant du service local des impôts (contributions indirectes) certifiant qu'aucun chiffre d'affaires n'a été réalisé au cours d'une période de trois mois, eu égard au fait que : la majorité des artisans sont soumis au régime du forfait T. C. A. et, dans ces conditions, ne souscrivent pas de déclarations mensuelles ou trimestrielles de chiffre d'affaires auprès du service des contributions indirectes dont ils dépendent (ladite attestation paraît inadaptée dans le cas de ceux imposés suivant le régime du chiffre d'affaires réel, eu égard au fait que les recettes éventuellement déclarées au cours du trimestre proviennent essentiellement de travaux réalisés antérieurement à l'interruption d'activité) ; 2° le délai minimum d'interruption nécessaire pour prétendre à cette exonération ; 3° quelles sont les justifications qui peuvent être exigées par les caisses locales lorsqu'il est produit à l'appui de la demande un certificat médical ou un bulletin d'entrée dans un hôpital attestant de l'intervention.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 5377 Jean Bertaud ; 7450 Georges Rougeron ; 7636 Robert Schmitt ; 7655 Etienne Dailly ; 7906 P.-Chr. Taittinger.

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE CHARGE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

N° 6359 Jean Bertaud ; 7874 Jacques Henriët.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES SOCIALES

N° 5659 Raymond Bossus ; 7253 Michel Darras ; 7628 Michel Chauty ; 7793 Adolphe Chauvin ; 7868 Jean Bardol ; 7885 Jacques Vassor ; 7887 Pierre Giraud ; 7896 Paul Pauly ; 7899 Louis Courroy ; 7907 Jules Pinsard ; 7914 Roger du Hailgouët.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 7829 Georges Rougeron ; 7852 Robert Liot.

AGRICULTURE

N° 5456 Edouard Soldani ; 6143 Michel Darras ; 6257 Raymond Brun ; 6270 Marcel Fortier ; 6304 André Méric ; 6379 Edgar Tailhades ; 6425 Martial Brousse ; 6577 Jean Deguise ; 6666 Modeste Legouez ; 6670 Roger Houdet ; 6911 Octave Bajeux ; 6965 Fernand Verdeille ; 7003 Joseph Brayard ; 7275 Victor Golvan ; 7286 Jean Noury ; 7290 André Dulin ; 7358 Maurice Carrier ; 7418 Edgar Tailhades ; 7446 Louis Jung ; 7469 Robert Liot ; 7503 Georges Rougeron ; 7551 Michel Kauffmann ; 7684 Victor Golvan ; 7701 Michel Yver ; 7766 Marcel Mathy ; 7775 Louis Jung ; 7834 René Tinant ; 7897 Gabriel Montpied.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 6188 Raymond Bossus ; 7497 Marcel Champeix ; 7813 Etienne Dailly ; 7867 Raymond Boin ; 7878 Marcel Champeix.

ARMEES

N° 7901 Adolphe Chauvin.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 5403 Raymond Bossus ; 5579 Jean Sauvage ; 5798 Louis Courroy ; 5799 Louis Courroy ; 6133 Etienne Dailly ; 6150 Raymond Boin ; 6212 Michel Darras ; 6255 Marie-Hélène Cardot ; 6521 Marcel Martin ; 6576 Alain Poher ; 6686 Robert Liot ; 6774 Robert Liot ;

6838 Alain Poher ; 6840 Robert Liot ; 7008 Alain Poher ; 7011 Alain Poher ; 7028 Robert Liot ; 7077 René Tinant ; 7082 Gabriel Montpied ; 7103 Edouard Bonnefous ; 7227 Raoul Vadepiéd ; 7270 Raoul Vadepiéd ; 7283 Alain Poher ; 7415 Alain Poher ; 7464 Charles Durand ; 7467 René Tinant ; 7491 Robert Liot ; 7496 Robert Liot ; 7512 Marcel Guislain ; 7530 Robert Liot ; 7534 Robert Liot ; 7552 Michel Kauffmann ; 7595 Martial Brousse ; 7597 Martial Brousse ; 7605 Claudius Delorme ; 7610 Pierre de Chevigny ; 7632 Fernand Esseul ; 7633 Jacques Ménard ; 7650 Marcel Darou ; 7658 Yvon Coudé du Foresto ; 7671 Alain Poher ; 7676 Edouard Le Bellegou ; 7680 Marcel Legros ; 7697 Jean Berthoin ; 7727 Raoul Vadepiéd ; 7731 Robert Liot ; 7740 Marie-Hélène Cardot ; 7741 André Colin ; 7745 Robert Liot ; 7765 Robert Liot ; 7781 Jacques Soufflet ; 7785 Robert Liot ; 7792 André Armengaud ; 7805 Pierre Maille ; 7806 Pierre Maille ; 7811 Pierre Maille ; 7812 Georges Marie-Anne ; 7815 Octave Bajeux ; 7823 Jean Nayrou ; 7841 Pierre Maille ; 7842 Pierre Maille ; 7844 André Barroux ; 7853 Robert Liot ; 7854 Robert Liot ; 7855 Robert Liot ; 7869 Marcel Molle ; 7875 René Monory ; 7894 Roger Poudonson ; 7895 Robert Bruyneel ; 7898 Robert Liot ; 7903 Pierre Giraud ; 7904 P.-Chr. Taittinger ; 7905 P.-Chr. Taittinger.

EDUCATION NATIONALE

N° 2810 Georges Dardel ; 4856 Georges Cogniot ; 4890 Jacques Duclos ; 4909 Georges Cogniot ; 5162 Jacques Duclos ; 5733 Georges Rougeron ; 5797 Marie-Hélène Cardot ; 5844 Louis Talamoni ; 6087 Georges Cogniot ; 6271 Roger Poudonson ; 6288 Georges Cogniot ; 6499 Georges Cogniot ; 7710 Pierre Mathey ; 7817 Roger Poudonson ; 7911 Marcel Souquet ; 7912 André Morice.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

N° 7064 Edmond Barrachin ; 7625 Yves Estève ; 7796 Henri Caillavet.

INDUSTRIE

N° 6457 Eugène Romaine.

INTERIEUR

N° 7430 Jean Bertaud ; 7657 Marcel Martin ; 7666 Georges Rougeron ; 7696 Marcel Martin ; 7728 Georges Rougeron ; 7729 Georges Rougeron ; 7837 Raoul Vadepiéd ; 7900 Fernand Verdeille ; 7909 Emile Dubois ; 7913 Louis Guillou.

JUSTICE

N° 7879 André Fosset ; 7882 Paul Minot ; 7884 Robert Laucournet ; 7888 Pierre Giraud ; 7908 Pierre Giraud.

TRANSPORTS

N° 6821 Alain Poher ; 7876 Georges Rougeron ; 7886 Edgar Tailhades ; 7892 Maurice Coutrot.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

7893. — M. Claude Mont rappelle à M. le ministre de l'agriculture sa promesse, insérée au *Journal officiel* (Sénat), le 5 décembre 1967, de « rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7164 qu'il lui avait posée le 7 novembre 1967 et concernant la pleine extension aux zones d'économie montagnarde définies par l'arrêté du 26 juin 1961 du bénéfice de la politique prévue pour certaines zones à économie rurale dominante, précisée par le décret n° 67-938 du 24 octobre 1967. Il lui demande donc aujourd'hui l'assurance que toutes études utiles ont été depuis lors menées à bonne fin et que, notamment, dans le département de la Loire, les monts de la Madeleine, les Bois Noirs, les monts du Forez, le massif du Pilat seront bientôt justement classés à part entière en zone de rénovation rurale. (*Question du 17 octobre 1968.*)

Réponse. — Le Gouvernement ne méconnaît pas les problèmes qui se posent dans le département de la Loire, et notamment dans les monts de la Madeleine, les Bois Noirs, les monts du Forez et le massif du Pilat, mais son souci a été, dans une première étape, de limiter géographiquement les zones à économie rurale dominante afin de renforcer l'efficacité des crédits affectés à ces efforts spéciaux, aucune extension ne pouvant être envisagée avant que les premiers résultats de l'action entreprise aient pu être constatés.

EDUCATION NATIONALE

7937. — Mme Marie-Hélène Goutmann attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation dramatique de centaines d'instituteurs et d'institutrices de Seine-Saint-Denis qui, un mois et demi après la rentrée, n'ont perçu ni traitement ni acompte et risquent de voir cette situation se prolonger jusqu'à la fin novembre, sinon début décembre. Elle lui demande quelles mesures immédiates il entend prendre afin que ces jeunes instituteurs venus, dans la majorité des cas, de province, qui se trouvent pour beaucoup sans logement et maintenant sans argent, puissent percevoir leur traitement dans les délais les plus brefs. (*Question du 5 novembre 1968.*)

Réponse. — Les retards de paiement signalés par l'honorable parlementaire concerne exclusivement des instituteurs remplaçants et suppléants, personnels dont les traitements ne peuvent être liquidés qu'après service fait. C'est précisément pour permettre à ceux des intéressés qui ont le statut de remplaçant, de disposer d'une avance de ressources au début de l'année scolaire en attendant la liquidation de leur premier traitement, que la réglementation les concernant prévoit l'attribution d'un acompte payable en deux échéances (320 francs à la fin du mois de septembre et 130 francs avant la fin du mois d'octobre). Ce régime d'acompte ne s'applique pas aux instituteurs suppléants dont les fonctions ont en général un caractère plus occasionnel. Dès la connaissance de difficultés rencontrées dans le versement d'acomptes, principalement à des instituteurs remplaçants nouvellement affectés, et du souhait exprimé par des instituteurs suppléants de percevoir également des acomptes,

des dispositions ont été aussitôt prises en accord avec les services du ministère de l'économie et des finances, et des instructions données à la paierie générale de Paris et à la direction des enseignements de la Seine pour qu'une ou plusieurs avances soient immédiatement consenties aux intéressés par la régie d'avances de cette direction.

INTERIEUR

7749. — M. Georges Rougeron demande à M. le ministre de l'intérieur s'il a connaissance de l'existence de groupes terroristes, souvent armés, et qui prétendent à exercer une police parallèle ou s'adonnent à des méfaits tels que attentat à la mitrailleuse ou à la grenade contre un immeuble à Montluçon, déprédations après violation de propriété à l'école normale d'instituteurs de Moulins, sévices sur un journaliste et attaque de locaux de presse à Nevers, attaque de locaux de presse et sévices à Toulouse, meurtre près d'Arras, pour ne citer que quelques faits. Dans le cas, vraisemblable, où l'autorité gouvernementale en aurait connaissance, il lui demande s'il les juge louables ou blâmables, dans l'éventualité où elle les tiendrait pour blâmables, comment entend-elle mettre un terme à leur existence. (*Question du 4 juillet 1968.*)

Réponse. — Les méfaits dont il est fait état ont été commis au cours de la dernière campagne électorale. Ces méfaits ont donné lieu à l'ouverture d'informations judiciaires dont les résultats ne sont pas encore connus. Toute violence est inadmissible et doit être sanctionnée.