

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 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 24^e SEANCE

Séance du Mercredi 3 Décembre 1969.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1174).
2. — Loi de finances pour 1970. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1174).

Transports terrestres (suite) :

MM. Antoine Courrière, Raymond Mondon, ministre des transports ; Pierre Gare, François Schleiter, Roger Gaudon, Auguste Pinton, Marcel Souquet, Serge Boucheny, Pierre Giraud, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Fernand Poignant, Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Maxime Javelly.

Renvoi de la suite de la discussion : MM. André Monteil, président de la commission de la défense ; le ministre, Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances ; François Schleiter.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Alain Poher.

3. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 1185).
4. — Loi de finances pour 1970. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1185).

Transports terrestres (fin) :

Sur les crédits :

Amendement n° 39 de M. Marcel Souquet. — MM. Marcel Souquet, Raymond Mondon, ministre des transports ; Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Pierre Gare, Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances ; Yvon Coudé du Foresto, François Schleiter. — Réservé.

Amendements n° 67 de M. Pierre Brousse et n° 63 de M. Auguste Billiemaz. — MM. Pierre Brousse, Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean Bertaud, Serge Boucheny, le ministre, le rapporteur spécial. — Réservés.

MM. le rapporteur général, le ministre, André Méric.

Amendement n° 39 de M. Marcel Souquet (réservé). — Rejet au scrutin public.

Amendement n° 67 de M. Pierre Brousse et n° 63 de M. Auguste Billiemaz (réservés). — MM. Auguste Pinton, Joseph Voyant, Auguste Billiemaz, le ministre. — Rejet de l'amendement n° 67. — Retrait de l'amendement n° 63.

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; André Aubry, André Méric, Jean Errecart, Raymond Mondon, ministre des transports.

Sur les crédits :

Amendement n° 69 de M. André Méric. — MM. André Méric, le ministre, le rapporteur spécial. — Rejet au scrutin public.

Dépenses militaires :

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial (exposé d'ensemble et dépenses en capital) ; Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale ; Gustave Héon, rapporteur spécial (dépenses ordinaires) ; André Armengaud en remplacement de M. Antoine Courrière, rapporteur spécial (service des essences) ; Yvon Coudé du Foresto en remplacement de M. André Colin, rapporteur spécial (service des poudres).

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. André Méric.

MM. Maurice Bayrou en remplacement de M. Michel Maurice-Bokanowski, rapporteur pour avis de la commission de la défense (section commune); Pierre de Chevigny, rapporteur pour avis de la commission de la défense (forces terrestres); Pierre-Christian Taittinger, rapporteur pour avis de la commission de la défense (air); Raymond Boin, rapporteur pour avis de la commission de la défense (marine); André Monteil, président de la commission de la défense; le ministre.

Présidence de M. Alain Poher.

MM. le président de la commission de la défense, Raymond Guyot, Pierre Giraud, Serge Boucheny, André Méric.

Art. 27 : adoption.

Art. 28 :

Amendements n° 11 de M. Raymond Guyot, n° 18 de M. Pierre Giraud et n° 65 de M. André Colin. — MM. Serge Boucheny, Pierre Giraud, Roger Poudonson, le ministre, Maurice Bayrou, rapporteur pour avis, Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial; Etienne Dailly, André Méric. — Rejet de l'amendement n° 11. — Rejet au scrutin public de l'amendement n° 18. — Adoption au scrutin public de l'amendement n° 65.

Adoption de l'article modifié.

Art. 58 : adoption.

5. — Dépôt d'un rapport (p. 1231).

6. — Ordre du jour (p. 1231).

**PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,
vice-président.**

La séance est ouverte à dix heures trente-cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1970**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 1970, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 55 et 56 (1969-1970).]

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour les discussions d'aujourd'hui sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : une heure quinze minutes ;

Groupe socialiste : une heure dix minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : une heure dix minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : une heure cinq minutes ;

Groupe d'union des démocrates pour la République : cinquante-cinq minutes ;

Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale : quarante minutes ;

Groupe communiste : trente-cinq minutes ;

Groupe des non-inscrits : trente-cinq minutes.

Transports (Suite.)**I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES***(Suite et fin.)***M. le président.** Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, section I, services communs et transports terrestres.

La parole est à M. Antoine Courrière.

M. Antoine Courrière. Mesdames, messieurs, ce n'est pas le rapporteur spécial du budget des transports qui est à la tribune, c'est le parlementaire du département de l'Aude, qui vient évoquer une question de caractère local mais rejoignant les préoccupations exprimées hier.

Si j'intervenais comme rapporteur, monsieur le ministre, j'aurais pu répondre à certaines informations que vous nous avez apportées, et vous dire que, pour la suppression des lignes secondaires, puisque c'est d'elles qu'il s'agit, les chiffres que vous nous avez donnés ne sont pas convaincants.

Vous nous annoncez que vous supprimez 800 millions de voyageurs-kilomètre sur 4 milliards de voyageurs-kilomètre au total. C'est tout de même le cinquième et ces chiffres ont bien plus d'importance que vous ne leur en accordez !

En vous écoutant, hier, je me rendais compte que votre position eût été bien plus facile si vous aviez été à ma place. Votre profession, vos antécédents, votre place dans le prétoire, vous portaient davantage sans doute à être le procureur que le défenseur et c'est peut-être pourquoi vous avez mal interprété les textes.

Vous avez prétendu que vous aviez appliqué strictement l'arrêté du 14 novembre 1969; je ne le pense pas. C'est vraiment en sollicitant les textes que l'on a consulté les conseils généraux, comme cela a été le cas dans mon département, en vertu de l'article 16 pour statuer sur la fermeture d'une ligne. En réalité, je vous le rappelle, c'est l'article 15 qui concerne les conseils généraux. Bien sûr, vous objecterez : Mais il traite simplement des fermetures définitives de lignes. Ce n'est pas exact, monsieur le ministre et, si vous avez cité le premier paragraphe, vous avez oublié de citer le deuxième paragraphe, qui concerne incontestablement le remplacement de la voie ferrée par une ligne sur route, puisqu'il stipule : « S'il s'agit d'une ligne de la Société nationale des chemins de fer français, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, après avoir entendu le comité technique départemental, fixe les aménagements à apporter au service routier pour assurer la desserte des populations ».

Mais cela n'a que peu d'importance, ou plutôt n'aurait que peu d'importance si les assemblées départementales avaient été en mesure de discuter du bien-fondé des décisions que vous avez prises.

J'entends bien que vous avez précisé hier, à la tribune, que les parlementaires et les présidents des conseils généraux avaient été appelés devant votre prédécesseur. C'est exact, mais nous avons été appelés pour nous entendre dire, sans aucune explication justificative, que la ligne allait être fermée !

A ce sujet, je dois faire un aveu, tout au moins relater au Sénat un fait qui pourra l'intéresser ou le faire sourire. Lorsque je fus appelé devant M. le ministre des transports, ce fut avec mon ami Aubert, aujourd'hui décédé, qui représentait le département des Basses-Alpes, avec M. Massot, M. Maurice Faure et un représentant du département du Lot-et-Garonne, les représentants de l'Aude venant, eux, en troisième position. Je ne vous dirai pas ce qu'a été la conversation concernant les Basses-Alpes et vous aurez l'occasion de revoir dans quelques jours mon ami M. Javelly, que vous avez convoqué. Mais une chose m'avait beaucoup frappé, c'est une conversation entre M. Chamant, le ministre des transports de l'époque, et M. Maurice Faure au sujet de la ligne Fumel—Figeac.

C'est là que nous avons mesuré combien, dans votre système et dans ce régime, il y avait beaucoup de différence selon qu'on était grand ou misérable ! Je n'ai pas à défendre la ligne Fumel—Figeac, mais cette anecdote illustre bien les conditions dans lesquelles a été décidée la suppression des lignes. La ligne Fumel—Figeac, au sud, en Lot-et-Garonne — je le dis sous le contrôle de mon ami M. Restat — traverse une région très peuplée, la seule région peuplée que traverse cette ligne, puis continue jusqu'à Figeac après Cahors. Or, qu'apprend-on ? Que c'est la partie de la ligne traversant la région peuplée qui est supprimée, celle qui va de Fumel à Cahors ! *(Sourires.)* Pour quelle raison ? On n'en sait rien, ou plutôt on croit comprendre, c'est que l'autre partie, celle qui n'est pas supprimée et qui traverse pourtant une région particulièrement dépeuplée, de Cahors à Figeac, dessert un village fort connu en France, Cajarc ! *(Sourires et applaudissements sur les travées socialistes et sur diverses autres travées.)*

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?**M. Antoine Courrière.** Je vous en prie.**M. le président.** La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur Courrière, je n'étais pas au gouvernement lorsque cette affaire s'est produite, mais vous laissez entendre au Sénat que ce sont des considérations politiques, suivant que l'on est dans la majorité ou dans l'opposition, qui pèsent sur les décisions. Or, je puis vous affirmer que, depuis que je suis au ministère des transports, dans les arrondissements de Sarrebourg et de Château-Salins, dans la Moselle, c'est-à-dire dans mon département, 40 kilomètres de lignes omnibus « voyageurs » ont été transférés du rail sur la route, en septembre dernier, trois semaines avant des élections législatives où se représentait M. Messmer, ancien ministre des armées, député U. D. R. de la Moselle !

Un sénateur sur les travées socialistes. Cela n'a rien à voir !

M. Antoine Courrière. Monsieur le ministre, je ne vous dis pas que, dans votre département, des lignes n'ont pas été supprimées, je cite un cas très précis...

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je vous réponds par un autre !

M. Antoine Courrière. ...d'une discrimination d'autant plus curieuse, d'ailleurs, qu'elle n'affecte qu'une portion de la ligne ! Je voudrais évoquer très brièvement la suppression de la ligne Carcassonne-Quillan, puisque c'est également la raison pour laquelle je suis à cette tribune. Je vous ai dit que le conseil général avait été consulté et qu'il avait émis un avis défavorable, refusant d'ailleurs de discuter sur les moyens de remplacement, car ce n'est pas son rôle mais celui du comité des transports départementaux. Je voudrais vous préciser que la suppression de cette ligne est une erreur économique, car c'est la seule qui traverse l'unique région industrielle de mon département, celle où l'on fabrique les plastiques ; c'est aussi la région de la chapellerie, la plus importante de France.

Lorsque vous me dites que la suppression de la ligne voyageurs n'implique pas obligatoirement la suppression du trafic marchandises, nous avons, monsieur le ministre, quelques exemples dans le département que je représente. Sous la IV^e République, déjà, on a supprimé le trafic voyageurs sur la ligne Moux-Caunes. Et puis, il y a un mois, vous avez supprimé le trafic marchandises sous prétexte qu'il n'était pas rentable. Or, il se trouve que le tronçon Carcassonne-Quillan, qui ne connaît pas un trafic marchandises très important, est situé dans une région capitale pour la chapellerie, dont les expéditions se font principalement par colis-express. Vous savez sans doute, monsieur le ministre, que si la France parvient à concurrencer, notamment sur le marché allemand, la chapellerie italienne, c'est parce que la S. N. C. F., et c'est tout à son honneur, permet à un colis expédié de Esperaza, de Couiza ou de Quillan aujourd'hui d'arriver demain en Allemagne, tandis que les colis italiens y arrivent deux jours plus tard. C'est un trafic très utilisé pour le transport de ces marchandises qui sont excessivement légères mais également très volumineuses. Il est donc déplorable que le seul moyen efficace dont dispose la chapellerie pour l'expédition rapide de ses marchandises soit supprimé. Vous rétorquerez sans doute que vous substituez un système de remplacement. Mais quel en sera le coût ? Combien de véhicules seront nécessaires pour transporter ces chapeaux d'Esperaza à la gare de Carcassonne ? Sur le plan social cette suppression risque d'avoir des conséquences regrettables et elle n'aura aucun avantage sur le plan économique.

Il s'agit là d'une brimade pour les usagers, bien entendu, qui sont nombreux, de plus en plus nombreux, monsieur le ministre, et c'est la raison pour laquelle je crois qu'il serait bon que vous fassiez une nouvelle étude. C'est une ligne qui transporte quotidiennement 400 voyageurs en moyenne et qui, les lundis et en période scolaire, en transporte 900, tandis que le mardi le trafic est de 650 voyageurs en période scolaire. Vous trouverez bien peu de lignes à supprimer qui aient tant de voyageurs.

Il y a également pour les cheminots quelque chose de déplaisant à se voir menacés de déplacement. Je ne dis pas qu'ils sont menacés de perdre leur emploi, mais voilà des gens qui ont l'habitude d'assurer leur service sur une ligne déterminée et qui, brusquement, apprennent qu'ils sont obligés d'émigrer.

Il y a ensuite une autre raison. Vous allez faire circuler des autobus sur une route dont le parcours est extrêmement difficile. Oh ! ne croyez pas que je vais évoquer le gel ou la neige. Je sais que vous avez prétendu que les gens du Midi qui voulaient défendre leur région et leurs trains invoquaient la neige. Il y en a quelquefois, mais elle est rare, fort heureusement pour nous d'ailleurs. Mais il y a la route des Pyrénées, route touristique très sinueuse, très étroite. C'est une route nationale, mais une de ces routes nationales qui vont être mises

à la charge des collectivités locales et ceci m'inquiète, monsieur le ministre. Elle devrait être au moins doublée en largeur pour permettre une circulation normale en période d'été.

Il y a, par conséquent, de ce côté-là des inconvénients excessivement graves. Quand on compte circuler sur cette route, si l'on part de Quillan et qu'on se trouve derrière un camion, un autobus, il faut arriver jusqu'à Limoux et presque jusqu'à Carcassonne, c'est-à-dire cinquante kilomètres plus loin, pour pouvoir doubler. Si vous multipliez le système des transports sur route les difficultés des automobilistes en seront accrues.

Il y a un autre problème, c'est celui de la partie de route départementale sur laquelle vont circuler vos autobus. C'est une route à cinq mètres sur laquelle il est impossible de se doubler et presque de se croiser. C'est la raison pour laquelle vous comprendrez que le département, le conseil général soient inquiets car pour faire circuler l'autobus, il va falloir doubler la route départementale. M. Chalandon, qui était ici avant-hier, m'a confirmé qu'un milliard de crédits était prévu pour des travaux à effectuer sur route en raison du passage du rail à la route. Il n'y a rien de prévu pour les départements et nous allons par conséquent être pénalisés.

M. André Méric. Une fois de plus !

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je n'ai jamais dit cela !

M. Antoine Courrière. Une fois de plus, vous avez raison, monsieur Méric. Nous allons être doublement pénalisés et c'est là dessus que je voudrais terminer. Monsieur le ministre, je vous avais dit hier qu'incontestablement dans quelque temps ce serait les collectivités locales, départements et communes, qui auraient la charge de subvenir aux frais des transports voyageurs que vous allez créer sur route et vous avez dit que cela n'était pas exact. Pour le moment, peut-être, ce n'est pas exact mais votre texte prévoit que la prise en charge du déficit ne sera que pour cinq ans. Cinq ans, c'est très vite passé, mais au bout de cinq ans qui peut me dire que votre successeur — si vous n'êtes plus ministre — pourra donner aux collectivités locales, du moins aux services de transport de remplacement, les subventions que vous allez leur accorder. Or, à Paris comme ailleurs, nous assistons à la diminution du trafic voyageurs sur les autobus. Il en résultera, même sur ces lignes là, un déficit croissant et dans quelque temps, comme actuellement sur la ligne de Bram à Lavelanet par exemple, les transporteurs privés demanderont aux départements et aux communes de prendre en charge leur déficit, faute de quoi ils abandonneront tout le trafic.

Un sénateur au centre. Cela se fait déjà.

M. Antoine Courrière. Pour toutes ces raisons, j'insiste pour qu'une étude soit faite à nouveau concernant la ligne Limoux-Quillan afin que l'on n'apporte pas une solution trop hâtive qui risquerait d'imposer à ces collectivités des difficultés dont elles n'ont vraiment pas besoin. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur plusieurs travées à gauche.*)

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

M. Pierre Garet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi donc la S. N. C. F. a soumis au Gouvernement une liste de lignes sur lesquelles circulent encore des trains omnibus et dont l'exploitation est fortement déficitaire. Ces lignes, du moins celles choisies par vous, monsieur le ministre, après une enquête de votre prédécesseur probablement terminée par vous-même, seront transférées sur route le 1^{er} avril 1970.

A ce propos, je voudrais vous poser deux questions, qui d'ailleurs se rejoignent. Première question : la mesure envisagée entraînera-t-elle une économie ? Le transfert sur route ne concerne que le trafic des voyageurs, celui des marchandises continuant, sur les lignes en cause, à être assuré comme par le passé. Ce sont à peu près les termes par vous employés dans la lettre que vous m'avez écrite. Par conséquent, numériquement le personnel demeurera sensiblement le même, compte tenu de celui employé sur les lignes routières desservies par des cars. L'entretien de la voie, le cas échéant des ouvrages d'art, ne sera pas modifié.

En outre, il faudra prévoir un renouvellement du matériel automobile plus fréquent que le renouvellement actuel du matériel ferroviaire.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Pierre Garet. L'économie à réaliser ne me paraît vraiment pas évidente.

Deuxième question, voyons le même problème sous un autre angle : la mesure envisagée peut-elle atténuer le déficit de la S. N. C. F. ? Peut-on penser qu'après le transfert par vous décidé

le car automobile transportera plus de personnes que le train ? S'il en était ainsi, il y aurait au moins augmentation des recettes. Je me permets de dire que je ne le pense pas. En fait, la S. N. C. F. souffre de l'existence sans cesse accrue des véhicules automobiles particuliers. Ce n'est pas parce que le train sera remplacé par un car que la clientèle qui a été perdue pour le transport en commun y reviendra, même si le car de remplacement passe par le village alors que la gare S. N. C. F. est peut-être, elle, assez éloignée.

Par conséquent, je ne peux pas croire personnellement — vous me démontrerez peut-être le contraire — à une réduction sensible du déficit soit par les économies annoncées, soit par une augmentation des recettes.

Et vous vous heurterez de toute manière à un inconvénient très grave qui est — on y a déjà fait allusion — l'insuffisance de notre réseau routier.

M. François Schleiter. Très bien !

M. Pierre Garef. Dans votre lettre par moi rappelée, vous me dites : « J'interviens auprès de mon collègue de l'équipement afin qu'il fasse porter l'effort de son département sur la mise en viabilité des itinéraires de substitution. » (*Sourires.*) Vous l'avez sûrement demandé, mais je suis certain que M. Chalandon ne pourra rien faire, tout simplement parce qu'il n'en a pas les moyens.

En vérité, notre parc automobile est sans cesse plus important en voitures de tourisme comme en véhicules utilitaires. Il n'est pas un jeune garçon ou fille, vous le savez bien, qui ne songe à obtenir son permis de conduire. La petite voiture est presque devenue un élément du confort. Les entreprises de transport sont, en outre, sans cesse plus nombreuses. Il n'est que de voir les camions énormes qui circulent actuellement. Nous n'avons pas la possibilité de faire les travaux indispensables sur nos routes et cela n'est pas un problème politique, une autre majorité serait aux prises avec les mêmes difficultés.

M. François Schleiter. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Pierre Garef. Je vous en prie.

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

M. François Schleiter. Cher président Garef, je me permets de vous interrompre pour compléter votre tableau, peut-être prématurément. J'ai déjà eu l'occasion d'exposer la question à M. Mondon. Non seulement le transport des voyageurs passe du rail sur la route, mais on a mis depuis longtemps sur la route également les transports de ramassage scolaire qui sont très importants et les transports lourds de toutes sortes de marchandises, matières pondéreuses, matières liquides et même chaux.

Précisément la chaux était transportée par trains entiers par la S. N. C. F. Les usines à chaux ont toutes des installations ferroviaires privées et des silos ont été construits pour charger directement sur wagons. Malgré tous les inconvénients que cela représente, les transports de chaux sont en train de passer par gros camions sur nos routes, sinon on ne pourrait plus vendre la chaux de France en Allemagne et en Sarre, où des installations sidérurgiques très importantes se développent.

Cher président, je m'excuse d'avoir été long et d'avoir ajouté ainsi à votre tableau. Je n'en fais pas grief au ministre des transports mais c'est notre préoccupation à tous et elle m'apparaît dramatique.

M. Pierre Garef. Votre propos rejoint le mien et le complète. Permettez-moi de vous en remercier.

Alors, monsieur le ministre, compte tenu de ce que je disais, de ce qui vient de vous être dit également par mon ami Schleiter, de ce que vous diront d'ailleurs beaucoup d'autres membres de cette assemblée, la solution n'est-elle pas de songer à une coordination réelle et efficace de nos moyens de transport, plutôt que de voir tout le monde ou presque, voyageurs et marchandises, sur nos routes, souvent insuffisantes et non entretenues, pendant qu'il nous faut quand même prévoir le maintien du service public qu'assure la S. N. C. F. ?

La logique serait de mettre d'abord à jour notre réseau routier et ensuite, car il faut vivre avec son temps — mais ensuite seulement — supprimer des kilomètres S. N. C. F. pour tout trafic. Si vous ne pouvez pas agir ainsi, et je pense que vous ne le pouvez pas, alors ne prenez pas actuellement de décision et attendez d'avoir tous les éléments pour pouvoir le faire.

Quand on voit ce qu'est actuellement la circulation routière, les conditions dans lesquelles elle se fait, les accidents sans

cesse plus nombreux et plus graves qui, malheureusement, en sont la conséquence et quand, en même temps, on constate que le trafic ferroviaire ne cesse de diminuer, on se rend compte que le problème est très grand.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Garef. Je vous en prie.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre. Je n'ai pas dit hier — je n'ai jamais dit — que le trafic ferroviaire diminuait, mais qu'il augmentait moins que le trafic routier. Le trafic routier augmente en valeur absolue. Le trafic marchandises ferré augmente également mais moins vite. Le pourcentage est plus faible. Voilà la situation exacte.

M. Pierre Garef. Monsieur le ministre, je note cette précision, mais à l'instant je ne peux pas ne pas songer aux nombreuses gares par lesquelles je passe, ne serait-ce qu'en venant de chez moi vers Paris. Elles me paraissent beaucoup moins animées qu'elles ne l'étaient autrefois. Vous me donnerez sans doute des chiffres, mais je ne suis vraiment pas certain que le trafic augmente. Au contraire, je pense que, malgré les chiffres, il est plutôt en diminution.

En résumé, monsieur le ministre, j'estime que la solution des difficultés auxquelles je viens de faire allusion exige vraisemblablement autre chose que de petites mesures comme celles qui sont envisagées ou décidées et avec lesquelles il me paraît d'autant moins utile de heurter l'opinion qu'elles n'entraîneront — c'est du moins mon avis — ni économies réelles et substantielles, ni augmentation des recettes.

Telles sont, en conclusion, les réflexions que je voulais faire et sur lesquelles j'aimerais que tout à l'heure vous me donniez votre sentiment. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avec l'examen du budget des transports terrestres, comme vous l'avez dit ce matin, monsieur le ministre, nous sommes appelés à nous prononcer sur la réforme de la S. N. C. F.

Je dirai tout d'abord qu'il est inquiétant de constater qu'à l'occasion de notre session il nous est proposé différentes réformes visant toutes les entreprises nationales. Il est vrai que vous avez déclaré qu'il ne s'agissait pas de dénationaliser, ni de démanteler. Je retiens aussi de vos déclarations, en particulier de celles que vous avez faites à l'Assemblée nationale, « que le conseil d'administration de la S. N. C. F. reste inchangé et qu'il est aujourd'hui ce qu'il a toujours été depuis les nationalisations ».

Il me semble que vous avez omis une précision : en effet, les deux représentants de la fédération des cheminots C. G. T. en sont évincés depuis 1948. Lors de l'examen d'une question orale posée fin 1968 à votre prédécesseur, il m'avait été répondu que le problème serait réexaminé. Or une année s'est écoulée et, depuis, je n'ai eu aucune nouvelle. Je crois savoir qu'il n'y aurait pas d'opposition de la part des dirigeants de la S. N. C. F. Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, si vous acceptez leur réintégration ? Sinon précisez-nous les raisons de ce refus. Nous pourrions juger, d'après vos réponses, si effectivement le conseil d'administration resterait inchangé.

Vous nous avez dit aussi ce matin que la réforme proposée a été précédée de dix-huit tables rondes réunissant les responsables du ministère, de l'administration et des organisations syndicales. Il est vrai qu'il y a des points de convergence. Nous les avons notés, mais nous pensons que ce sont seulement des palliatifs car sur le fond, les organisations syndicales unanimes n'approuvent pas la politique des transports suivie par le Gouvernement. Il aurait été souhaitable, pensons-nous, d'intégrer dans un constat général le constat intermédiaire qui fait apparaître la position de toutes les organisations syndicales sur la réforme de la S. N. C. F.

Si l'on en juge par les différents mouvements de la semaine passée, cette réforme entre dans sa phase active. Le mécontentement gagne en ampleur à cause de la non-satisfaction des revendications, des mutations et des compressions de personnels.

Nous voulons rendre hommage au personnel de la S. N. C. F., à son dévouement à la cause de l'intérêt général. Les mouvements sociaux des cheminots, comme tous les autres, n'ont d'autre origine que la politique pratiquée par le Gouverne-

ment. En effet, nous constatons qu'entre le dépôt de leurs revendications et la négociation s'écoule toujours un délai très long et que celle-ci a réellement lieu lorsque le mouvement éclate. C'est ce qui s'est notamment passé en septembre dernier avec les roulants.

Les raisons invoquées pour cette réforme sont de rendre à la S. N. C. F. un équilibre financier qu'elle ne connaît pratiquement plus depuis 1961, de la placer sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport et d'assurer le transport au moindre coût pour la collectivité.

Chacun reconnaît que, sur le plan technique, la S. N. C. F. se situe au niveau des entreprises ferroviaires les plus modernes du monde. Nous aurions donc intérêt à utiliser davantage ses services. Pour cela, il convient d'accorder les crédits d'investissement nécessaires à une plus grande modernisation et à une plus grande efficacité. Il existe effectivement un déficit. Celui-ci n'enthousiasme guère les contribuables. Partisan d'une gestion équilibrée, je pense qu'il convient de déceler l'origine du déficit et d'y porter remède. Or, la solution proposée va, pensons-nous, à l'opposé. En effet, ce n'est pas la suppression de 10.000 kilomètres de lignes omnibus et de certaines lignes de marchandises qui règlera le problème. Nous estimons que ce procédé aura des conséquences économiques et sociales fâcheuses pour certaines régions, nuisibles à l'économie nationale toute entière.

Dans ce cas, il appartient aux collectivités locales, départementales, de se prononcer. Vous nous avez dit ce matin effectivement que vous consultiez les élus, mais nous considérons que leur avis doit être respecté par les pouvoirs publics. En aucun cas, les charges du maintien de la desserte ferroviaire ne doivent être supportées par les collectivités. La S. N. C. F. est un service public et doit le rester. Plutôt que de fermer les lignes, mieux vaudrait les moderniser et assurer des dessertes correspondant aux intérêts des usagers.

Notre rapporteur spécial, M. Courrière, a raison d'indiquer, dans son rapport écrit, ceci : « Certes, il faut rechercher le point le plus rapproché de l'équilibre, mais il paraît clair que la solution ne pourra être valablement trouvée dans une meilleure formule de coordination des transports, dans la recherche des bénéfices considérables réalisés par des sociétés privées tirant leur origine des activités de la S. N. C. F. et qui réalisent sur son dos de substantiels profits et dans la révision de certains tarifs qui font de la S. N. C. F. l'organisme dispensateur de subventions déguisées à certaines grandes affaires industrielles ou commerciales ».

Nous estimons, en effet, que là réside la cause du déficit dû en particulier à la faiblesse de la tarification des wagons et trains complets représentant 98 p. 100 du transport marchandises de la S. N. C. F. Ce sont donc ces tarifs qui sont trop faibles et non ceux des voyageurs. Ce sont les contribuables qui en font les frais. J'ajoute qu'il est anormal que la S. N. C. F. verse aux propriétaires de wagons particuliers bénéficiant déjà de tarifs préférentiels une redevance.

Vous m'objecterez certainement que si la S. N. C. F. ne veut pas voir fuir ses gros clients elle est obligée de consentir certains tarifs, ou encore, comme vous l'avez déclaré à l'Assemblée nationale en prenant pour exemple le minerai de fer lorrain, qu'une augmentation des tarifs aboutirait à la fermeture des mines.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. C'est malheureusement exact.

M. Roger Gaudon. La démonstration est donc faite par les gros utilisateurs que leur souci dominant est moins l'intérêt national que l'augmentation de leur profit puisqu'ils préféreraient mettre les travailleurs au chômage plutôt que de réduire leurs bénéfices. Nous considérons qu'ils doivent et peuvent payer. D'ailleurs, un ancien Premier ministre avait déclaré : « Il faut payer les services rendus ». Nous estimons que cette notion doit aussi leur être appliquée.

Tant que les tarifs des gros usagers ne seront pas augmentés le déséquilibre financier persistera. La solution, disent certains, consisterait à abandonner progressivement le trafic en wagons complets isolés : une telle orientation sacrifierait les intérêts des petits et moyens usagers du rail. Il est préférable d'améliorer la régularité et la rapidité de cette activité.

Dans un autre domaine, la réforme prévoit la réduction des effectifs du personnel de 50.000 unités d'ici la fin de l'année 1973.

Avec les organisations syndicales, nous nous opposons à la réduction des effectifs déjà insuffisants dans de nombreux centres ferroviaires. Ce ne sont pas les cheminots qui sont la cause du déficit.

Nous estimons au contraire qu'il faut respecter les engagements pris et revenir progressivement aux quarante heures par semaine avec une nouvelle étape de réduction au début de 1970. Il faut aussi maintenir et améliorer le pouvoir d'achat des salaires et traitements obtenus en mai-juin 1968, améliorer et non aggraver les conditions de travail et d'avancement du personnel. Cela est indispensable pour assurer la bonne marche du service avec un personnel suffisant et qualifié.

L'intérêt général commande que la S. N. C. F. embauche de nouveaux agents, tributaires du statut des cheminots et pourvoie aux postes vacants en offrant à son personnel des conditions de vie et de travail décentes.

Nous voulons aussi attirer votre attention sur la situation des retraités et veuves de retraités pour l'incorporation du complément de traitement non liquidable en vue de poursuivre l'amélioration du rapport pension-salaire. Dans l'immédiat, il faut prévoir la fixation à 60 p. 100 du taux de reversibilité des pensions pour les veuves, avec l'établissement d'un calendrier pour l'obtention par étapes, d'un taux de 75 p. 100 et la revalorisation des minima de pension pour les agents des services continus et discontinus. Il nous paraît aussi raisonnable de satisfaire dans l'immédiat les revendications des cheminots anciens combattants. Notre rapporteur, M. Billiemaz, a attiré votre attention sur ce problème, mais nous pensons que vous auriez dû ouvrir la discussion sur les points de leur charte. Si vous voulez améliorer le sort des cheminots, il devient urgent de prendre en considération leurs doléances.

L'autonomie de gestion est un principe valable. Mais dans une économie dominée par la toute puissance du capital on peut s'attendre au pire.

Jusqu'à présent, la S. N. C. F. était tributaire des décisions de l'Etat. Or, nous dit-on, il y aura la liberté tarifaire. Nous craignons qu'en l'absence d'une véritable politique des transports, cette liberté risque de conduire à de nouvelles baisses de tarifs pour les trafics importants de marchandises et à la hausse pour les usagers des autres catégories. Si, un jour, il y a équilibre financier, ce sera par le canal de hausses supportées par les plus petits et les moyens usagers.

La liberté de gestion présente, dans les conditions actuelles, un grave danger : c'est ainsi que certaines activités et fabrications, actuellement assurées par la S. N. C. F., seront transférées au secteur privé. Nous nous élevons contre de tels transferts qui portent atteinte à la nationalisation et sont préjudiciables à l'intérêt national.

Nous prenons acte que la normalisation des comptes vise à soulager le budget de la S. N. C. F. par la prise en compte de certaines dépenses par l'Etat, étant entendu, comme vous l'avez signalé ce matin, que les statuts des cheminots et tous les droits qui s'y rattachent, notamment en matière de retraite et de services de santé, seraient maintenus. Nous sommes partisans d'apporter des améliorations à la S. N. C. F. car il convient de tenir compte de l'évolution des techniques, mais nous sommes opposés à ce qui nous est proposé. La réforme de la S. N. C. F. est un instrument de votre politique des transports fondée sur la concurrence entre les modes de transport. Or, le système économique dont la loi suprême est la recherche du profit maximum ne saurait assainir la concurrence.

La politique de concurrence développée entre les différentes techniques de transports ne manque pas de créer des difficultés de plus en plus grandes aux petits transporteurs. Non seulement il y a la guerre des tarifs entre le rail, la route et la voie d'eau, mais à l'intérieur même des transports routiers, les petits et moyens transporteurs se heurtent aux grandes entreprises. Celles-ci ne respectent pas, entre autres, la réglementation du travail.

De plus, nous estimons que les infrastructures doivent être à la charge de chaque mode de transports en y dégageant les petits usagers et automobilistes. Il faut, en définitive, revoir l'ensemble de la fiscalité qui pèse sur la route.

La solution n'est pas à rechercher dans la politique que vous nous proposez. Elle réside en une politique des transports rationnellement organisée et démocratiquement planifiée, reposant non sur la concurrence, mais sur la complémentarité des différentes techniques évitant tout gaspillage et excluant les pressions intéressées des groupes monopolistes.

Au lieu de porter atteinte à ce grand service public d'intérêt national, nous proposons de conserver à l'Etat le patrimoine que constitue le secteur nationalisé, d'évincer le capital privé de ce secteur où il s'est maintenu et où il a réussi par votre politique à prendre pied, d'étendre le secteur nationalisé au crédit et aux industries-clés de l'économie, d'assurer la gestion démocratique des entreprises nationalisées dans le cadre d'un plan de développement économique et social, fondé sur la satisfaction des besoins du pays.

Aller dans ce sens répondrait aux exigences d'un développement harmonieux de l'économie, donnerait les moyens d'assurer le progrès social et sauvegarderait les intérêts légitimes des travailleurs salariés, des artisans et des petites entreprises de transport menacés par le grand capital.

Le groupe communiste, en ne votant pas votre budget, refuse de cautionner la réforme de la S. N. C. F. qui nous est proposée car elle ne correspond pas à l'intérêt des cheminots et des usagers. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Auguste Pinton. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention d'aujourd'hui ne durera que quelques minutes, non pas parce que la question que je voudrais évoquer est peu importante, mais parce que, au contraire, elle l'est trop et qu'il n'est pas possible de l'aborder par le détour d'une discussion budgétaire. Il s'agit, bien entendu, du problème posé par la réforme de la S. N. C. F., elle-même provoquée par le déficit. Ce matin, je poserai simplement le principe, me réservant, si vous y consentez, à la première date possible, d'évoquer cette affaire beaucoup plus longuement, à l'occasion d'une question orale avec débat.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Bien volontiers !

M. Auguste Pinton. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de constater d'abord, ce qu'il a bien fallu faire, que la charge budgétaire résultant de l'excès des dépenses de la S. N. C. F. sur ses recettes est passée de 1.752 millions de francs en 1960 à 5.602 millions en 1968. Je ne connais pas exactement le chiffre pour 1969.

Il est certain qu'une telle charge est hors de proportion avec les possibilités d'une économie rationnelle, car investir pour le progrès est une chose, dépenser pour combler un déficit en est une autre, et je préfère la première à la seconde.

Quoi qu'il en soit, vous nous avez entretenu à différentes reprises d'un projet de réforme de la convention qui lie l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français. Il en résulte, si mes chiffres sont exacts — j'ai tout lieu de penser qu'ils le sont puisqu'ils émanent de vos services — qu'après la réforme il resterait à la charge de l'Etat une somme de 5.273 millions de francs, soit 527 milliards d'anciens francs, pour utiliser un mode de calcul qui m'est plus familier, et un déficit de l'ordre de 776 millions de francs qu'il incomberait à S. N. C. F. de résorber en quatre ans.

Peut-être pourrait-elle y parvenir. Je voudrais dire simplement que j'en doute beaucoup ! Car votre initiative, monsieur le ministre, n'est pas la première et je m'en entretenais hier après-midi encore avec celui qui en avait été le promoteur, voilà exactement dix-huit ans : M. André Morice, alors ministre des travaux publics et des transports.

M. André Morice avait expliqué la thèse qu'il défendait avec son administration, thèse selon laquelle, le déficit de la S. N. C. F. devant être à l'époque de 125 ou 130 milliards — nous retrouverons les chiffres exacts — il se proposait, laissant de côté évidemment les remboursements pour réduction de tarifs qui incombent naturellement à l'Etat puisque c'est lui qui les impose à la S. N. C. F., de prendre en charge toute une série de dépenses s'élevant approximativement à une centaine de milliards de l'époque, ce qui laissait subsister un solde d'environ 30 milliards. M. André Morice tenait, en effet, le raisonnement suivant : si je demande à la S. N. C. F. de résorber 130 milliards de déficit, elle ne le fera jamais ; mais, si je ne lui laisse que 30 milliards, elle fera un effort et pourra y parvenir.

Cela se passait voilà dix-huit ans. Les chiffres que nous connaissons à l'heure actuelle sont suffisamment éloquentes.

Lorsque je vous avais signalé cette affaire en commission, monsieur le ministre, vous m'aviez répondu qu'il ne s'agissait pas d'une réforme du statut de la S. N. C. F. Vous avez été mal informé et je tiens à votre disposition un document comportant une dizaine de pages et concernant dix articles, sans parler des *bis* et des *ter*, qui prévoient des dispositions assez analogues à celles que vous envisagez aujourd'hui. Telle est la première observation que je voulais faire. Par conséquent, l'Etat prend en charge, comme allant de soi, 5.273 millions de francs, le reste étant considéré comme incombant à la S. N. C. F. en vue d'une résorption rapide.

Je vous ai posé une autre question et c'est votre réponse qui m'inquiète. J'ai attiré votre attention sur ce qu'avait d'un peu singulier le projet de la S. N. C. F. de créer de toutes pièces des lignes entièrement nouvelles et d'une qualité exceptionnelle puisqu'on envisage d'y faire circuler des convois dont la vitesse dépasserait 200 ou 250 kilomètres à l'heure. Vous m'avez répondu que ce serait à la S. N. C. F. de faire face à la dépense avec ses ressources. Dès lors, monsieur le ministre, dans l'hypothèse où

effectivement d'ici à 1974 la S. N. C. F. aurait résorbé le déficit qui lui reste imputé, elle se croira en droit de se prétendre parfaitement rentable et bien gérée — j'entends financièrement et non techniquement, les deux notions n'ayant rien de commun — et, par conséquent, d'entreprendre ce que j'appelle des investissements de prestige qui mettent en cause — et j'en resterai là pour aujourd'hui — le problème beaucoup plus vaste de la coordination des transports car, au point où nous en sommes, nous devons considérer non seulement la coordination des transports rail-route, mais aussi, pour le trafic voyageurs, la coordination de l'aviation intérieure avec tous les autres modes de transport.

C'est un problème préoccupant et je serais heureux, monsieur le ministre, de savoir ce que vous en pensez. De toute manière, je ne considérerai pas le débat comme clos et j'aurai l'honneur de solliciter de vous une discussion plus longue et plus approfondie. (*Applaudissements.*)

M. Raymond Mondon, ministre des transports. A ce propos je vous donne mon accord tout de suite, monsieur le sénateur.

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

M. Marcel Souquet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. Antoine Courrière ayant traité avec beaucoup de pertinence le projet de budget de la S. N. C. F. au nom de la commission des finances et M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan ayant évoqué les mêmes problèmes, nous nous contenterons d'apporter quelques éléments d'information à cette assemblée.

Etant donné, monsieur le ministre, que la politique qui a envisagé la fermeture des lignes aux trafics voyageurs et marchandises ne peut fournir une économie sérieusement chiffrée, nous proposons d'augmenter de cent millions la somme prévue au titre d'économie dans le budget en réduisant d'autant les crédits demandés, économie très importante et non point démagogique puisque, si les redevances que la S. N. C. F. verse tous les ans aux propriétaires de wagons particuliers étaient supprimées des crédits seraient alors disponibles.

En effet, les grands industriels paient à la S. N. C. F. le tarif de transport par wagons et trains complets, soit 98 p. 100 du trafic marchandises, nettement au-dessous du prix de revient. C'est une véritable prime qui leur est offerte. La S. N. C. F. verse des redevances de plus en plus lourdes aux propriétaires de wagons particuliers : de 190 millions de francs en 1954, elles passent à plus de 500 millions de francs en 1968. Les gros fournisseurs de la S. N. C. F., qui se sont partagés les marchés, fixent des prix de monopole largement supérieurs aux taux qu'impose le Gouvernement à la petite entreprise. Un simple exemple : alors que, de 1938 à 1961, les prix de gros n'étaient multipliés en moyenne que par 30 ou 33, une voiture à voyageurs C 10 coûte aujourd'hui soixante fois plus cher, une tonne de rail, quarante-sept fois plus cher et l'on ne fait rien pour mettre un terme à ces bénéfices scandaleux.

Le chiffre de cinq milliards est constamment mis en avant car il représente l'ogre de la fable déficitaire. Mais pourquoi votre département ministériel semble-t-il confondre « déficit d'exploitation » et « charges sociales » ?

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur Souquet, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Marcel Souquet. Je vous en prie.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je tiens une fois de plus à répéter — je l'ai dit devant les syndicats et la presse en juillet dernier, redit à l'Assemblée nationale au mois de septembre et encore une fois dans le débat budgétaire et déclaré ce matin du haut de cette tribune — qu'il faut, au contraire, ventiler cette somme de 5 milliards de francs en 4 milliards de francs de charges diverses et 1 milliard de déficit. J'ai toujours pris soin, monsieur le sénateur, de ne pas confondre les deux postes, de façon que l'opinion publique soit objectivement informée.

M. Marcel Souquet. D'après vos observations, monsieur le ministre, le déficit d'exploitation s'élèverait donc actuellement à 1,5 milliard de francs.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Un milliard !

M. Marcel Souquet. Or, les mauvaises langues disent que, si toutes les charges imposées par l'Etat étaient dûment compensées, le déficit aurait été de 700 millions de francs au maximum pour 1969.

Mais que représentera comme économie la fermeture des lignes au trafic ? Simplement un dégagement de crédit de 50 millions de francs environ représentant 1 p. 100 des

sommes versées par l'Etat à la S. N. C. F. et 3,5 p. 100 du déficit d'exploitation. Cinq mille kilomètres voués à la fermeture avant la fin de l'année 1969, cela signifie une récession économique et la condamnation des territoires excentrés à ce que l'on appelle la « Lotharingie industrielle ».

J'ouvre une parenthèse car M. Nayrou, sénateur de l'Ariège, obligé de s'absenter pour assister à une commission, nous demande de signaler que, depuis le 28 septembre, les michelines ne circulent plus sur la ligne Saint-Girons—Boussens.

Il paraît que la ligne était déficitaire. Comme le dit M. Nayrou, je ne comprends pas très bien par quel prodige comptable on arrive à faire porter le déficit sur le seul trafic voyageurs. Les services d'autobus de remplacement circulent selon les mêmes horaires et connaissent les mêmes difficultés. Bien que les élus du département de l'Ariège, les représentants de la chambre de commerce et de la chambre d'agriculture aient demandé à la S. N. C. F. une réduction de ce trafic pour obtenir la rentabilité de cette ligne, rien n'a été fait dans ce sens.

Monsieur le ministre, votre projet de réforme, si l'on en juge par ses dispositions, répond en fait à deux préoccupations majeures : égaliser les conditions de concurrence et donner à la S. N. C. F. une large autonomie de gestion lui permettant de réaliser un équilibre budgétaire d'ici à 1974.

Monsieur le ministre, à l'analyse de ce document, rien ne nous permet d'affirmer très sérieusement que les mesures envisagées conduiront à une meilleure situation. Nos conclusions ne rejoignent d'ailleurs pas vos déclarations très optimistes, et nous nous en expliquons.

Premièrement, vous n'obtiendrez pas, monsieur le ministre, l'égalisation des conditions de concurrence aussi longtemps que des intérêts particuliers seront directement engagés ; deuxièmement, vous n'obtiendrez pas non plus une large autonomie de gestion, pourtant indispensable — et sur ce point nous vous approuvons — tant que la S. N. C. F. ne recevra pas de l'Etat — et vous nous avez donné tout à l'heure quelques explications dont je vous remercie — une compensation totale des charges imposées. Troisièmement, vous n'arrivez pas à l'optimum économique parce qu'un service public ne peut y parvenir qu'avec l'aide de l'Etat.

Pour réaliser une réelle égalisation, il conviendrait tout d'abord d'établir une véritable coordination des investissements d'infrastructure et de matériel, de réaliser une tarification équitable, égale pour tous et, méprisant les intérêts particuliers, de faire respecter aussi, au moyen d'un contrôle sérieux appliqué à tous les transporteurs, les règlements en vigueur.

Certes, nous avons le souci — et cela est indispensable — du meilleur équilibre de gestion de la S. N. C. F., qui est un facteur de développement économique. Par votre désir de mutiler le réseau ferré en abandonnant à d'autres certaines activités de cette entreprise nationale, nous craignons que l'on ne pratique en souplesse une dénationalisation indirecte et que l'on tourne volontairement le dos à une action sociale et économique en faveur des régions déshéritées.

Monsieur le ministre, le groupe socialiste n'entend pas s'associer à l'acte de décès de la S. N. C. F. et il vous demande l'arrêt immédiat de toutes décisions tendant à amputer le réseau ferré. Nous souhaitons, bien sûr — et nous l'avons déjà dit — la suppression de tous les régimes de faveur, la normalisation des comptes « y compris des obligations de service public », la révision du choix des investissements et enfin la création d'un véritable statut pour l'ensemble du personnel des services routiers.

On nous propose, mes chers collègues, des décisions qui définiront pour de longues années l'orientation et la politique des transports et surtout qui engageront l'avenir de cette entreprise nationale qui est un service public au service du public.

Vous n'ignorez pas que la S. N. C. F. arbore le ruban bleu de la productivité avec une augmentation de 83 p. 100 du rendement moyen de l'heure de travail. Les prix de revient de la S. N. C. F. sont d'ailleurs les moins chers du monde au kilomètre. Par kilomètre de ligne exploitée, elle utilise huit agents contre 13,3 en Allemagne fédérale et 14,7 en Grande-Bretagne. Il y a certes des problèmes urgents. Mais ne serait-il pas préférable, dans le contexte important des transports, d'étudier une coordination rationnelle réservant à chacun la place qui lui revient ?

La déconcentration, monsieur le ministre, semble être imposée à la S. N. C. F. et le regroupement des services de la direction générale coûtera fort cher, puisqu'il nécessite la construction d'un building implanté sur l'ancien dépôt des Batignolles. Le déplacement de la caisse de prévoyance et de la caisse des retraites que vous nous annonciez hier à cette tribune, risque de

séparer des familles de cheminots occupant des emplois dans des organismes différents de la S. N. C. F. Le contrôle des recettes marchandises à Strasbourg et les laboratoires à Lille ne sont pas de toute utilité. Le déplacement du seul arrondissement de Béziers sur Montpellier coûterait à la S. N. C. F. si nos informations sont exactes, la bagatelle de 1.400 millions de francs.

Vous nous parlez d'économie, de réforme, de décentralisation, de régionalisation, de déconcentration. Pour obtenir un tel résultat, il suffirait, dans le cas de l'arrondissement de Béziers, de réaliser sur place les aménagements nécessaires. Certainement, une telle décision permettrait à la S. N. C. F. de faire des économies encore plus sérieuses et lui éviterait de nouvelles dépenses.

Monsieur le ministre, un de nos collègues vous a parlé tout à l'heure des revendications des cheminots. Je me permettrai d'en rappeler quelques-unes : l'incorporation du traitement non liquidable dans le calcul des pensions, le taux à 60 p. 100 de réversibilité des pensions de veuve, la revalorisation des minima de pension pour les agents du service continu et discontinu et la prise en compte des bonifications de campagne dont le bénéfice a été retiré aux cheminots rapatriés mais qu'il faudrait rétablir par mesure de justice.

Monsieur le ministre, je vais conclure. Il est des paris que le groupe socialiste préfère ne pas engager quand ils sont contraires, comme c'est le cas en l'espèce, à l'intérêt général de la nation. Si vous voulez créer un « désert français » dans certaines régions, comme le soulignait M. Courrière, appliquez votre réforme. Si, au contraire, en respectant tous les moyens de transport, vous consentez à pratiquer une véritable politique économique de coordination favorable au développement de notre économie régionale et nationale, nous discuterons volontiers. Mais si vous persistez dans un dialogue de sourds, alors, monsieur le ministre, nous ne ferons pas les frais d'un sonotone qui ne nous servirait qu'à entendre des conceptions qui condamneraient par avance les objectifs précis de notre argumentation. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, mes chers collègues, vous avez, monsieur le ministre, dans le débat au Palais-Bourbon, annoncé une réforme de la R. A. T. P. A ce propos, je voudrais vous soumettre quelques suggestions.

Tout d'abord, nous espérons que vous prendrez l'avis des organisations syndicales de cet important service public. Qu'il me soit permis, monsieur le ministre, de bien marquer la valeur des solutions que préconisent les représentants des travailleurs.

En ces heures où il est fait état de concertations, vous manqueriez gravement à ces intentions en vous privant de leurs conseils judicieux, à moins que les mots de concertation, de négociation, de nouvelle société ne soient en fait destinés qu'à jeter de la poudre aux yeux des travailleurs.

Vous nous dites que le déficit est important. Mais pourquoi avoir supprimé la taxe sur les transports instituée en 1958 qui, à l'époque, avait fait entrer 15 milliards dans les caisses de la Régie ? Un an après, en 1959, le Gouvernement gaulliste a supprimé cette taxe, et depuis vous vous refusez systématiquement à son rétablissement. Ce refus ne s'inspire-t-il pas de la volonté de ne pas faire payer ceux qui tirent un profit direct des transports parisiens ?

Les grandes entreprises, les grands magasins, les administrations sont intéressés au bon fonctionnement des transports urbains dans la capitale et sa banlieue. Il est donc normal qu'ils participent au financement de ce secteur public d'intérêt national.

D'autre part, il est fait état de la diminution du nombre des usagers. Il faut bien reconnaître que la politique imposée par l'Etat à la R. A. T. P. concourt à cette diminution. La mise en service du Réseau express régional — branche Est et section Etoile-Défense — le prolongement des lignes n° 3 et 8, l'amélioration des conditions de travail en application de l'accord signé en novembre 1969 nécessiteraient le recrutement en 1970 d'environ un millier d'agents supplémentaires. Mais au lieu de prendre les mesures qui s'imposent, c'est au personnel de la R. A. T. P. et aux usagers que vous voulez faire supporter les difficultés nouvelles en augmentant la productivité et en aggravant les inconvénients de transport. Ce sont bien entendu des conséquences de la politique d'austérité du Gouvernement.

La plus importante des mesures que vous allez prendre pour remédier à cet état de fait, c'est l'augmentation des tarifs. La première conséquence de cette mesure aura pour effet de réduire encore le nombre des usagers. Les personnes âgées qui

doivent payer deux tickets d'autobus pour une seule section, les économiquement faibles, plus généralement les petites gens du Paris populaire et pauvre sont exclus du droit d'utiliser pour les petits déplacements les services de la R. A. T. P.

Mais il y a pis encore : n'est-il pas envisagé de réduire la fréquence des rames de métro, ce qui aggravera encore les conditions déjà plus que pénibles des transports aux heures de pointe ? Vous voulez étendre la suppression de lignes d'autobus et procéder à la fermeture d'accès au métro les samedis et dimanches.

Non, ce n'est pas par ces mesures dirigées contre le personnel et l'usager que seront résolues les difficultés des transports parisiens. Pour y pallier, il faut imposer une taxe aux grandes entreprises qui bénéficient des transports parisiens, taxe basée sur les salaires versés.

Il faudrait que cesse ce scandale des tarifs préférentiels accordés aux sociétés privées pour la fourniture de courant électrique et refusés à la R. A. T. P. Il en est de même pour la détaxe sur les carburants. Enfin, pourquoi la R. A. T. P. ne bénéficie-t-elle pas pour ses investissements des mêmes avantages consentis aux sociétés privées par le fonds de développement économique et social ?

Vous ne manquez d'objecter que la R. A. T. P. recevra en 1970, 947 millions de francs au titre de pertes de recettes. Pourquoi ne pas dire avec la même force ce que l'Etat récupérera en 1970 sur la R. A. T. P. : 385 millions au titre des impôts et taxes dont 345 millions au seul titre de la T. V. A.

En réalité, la part du budget de l'Etat ne sera que de 278 millions de francs, c'est-à-dire moins que les 284 millions de francs réclamés aux collectivités départementales.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais reprendre les solutions qui vous sont soumises par les usagers et le syndicat : accentuer le caractère de service public de la R.A.T.P. ; faire participer financièrement les grandes sociétés au budget de la régie ; satisfaire aux revendications du personnel, améliorer les conditions de confort et de rapidité, construire dans Paris et aux portes suffisamment de parcs de stationnement, ce qui améliorerait sensiblement la circulation dans Paris, notamment celle des autobus. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Pierre Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est encore un élu de Paris qui va tenter d'expliquer rapidement à la majorité de cette assemblée constituée par des élus de province quelques-uns des problèmes qui se posent à Paris et à la région parisienne au sujet de la R. A. T. P. et des transports de banlieue. Notre cause est connue de beaucoup d'entre vous, mais il ne me paraît pas inutile de tenter de la résumer une nouvelle fois, bien que vous soyez forcément parisiens au moins une partie de la semaine et que vous n'ignoriez rien des conditions dans lesquelles se dégrade l'exploitation du réseau de surface. M. le ministre lui-même indiquait ce matin la vitesse commerciale de neuf kilomètres à l'heure atteinte par les autobus parisiens.

Le réseau de surface de la R. A. T. P. connaît actuellement ce que l'on pourrait appeler une « spirale de la déconfiture ». La réduction du trafic, la moindre fréquence, l'irrégularité, la baisse de fréquentation, entraînent progressivement des suppressions de lignes et de services le soir, le dimanche et les jours fériés. On peut en conclure que ce réseau est arrivé à un niveau tel qu'il ne rend déjà plus, malgré des dépenses extrêmement lourdes, les services que la population pourrait en attendre.

On ne peut guère demander au métropolitain de s'y substituer. D'abord, il ne couvre pas, bien sûr, tous les besoins assurés par les autobus. Ensuite, ses capacités de transport sont dépassées aux heures de pointe. Chose curieuse : un ingénieur, probablement polytechnicien, a proposé une taxe supplémentaire pour les voyageurs circulant aux heures de pointe, comme s'ils étaient responsables d'avoir à stationner pendant dix minutes dans les couloirs de la station « Place d'Italie » ou « Saint-Lazare ».

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Cela n'a pas été retenu !

M. Pierre Giraud. Cela n'a pas été retenu, mais il y a tout de même eu un esprit assez fertile pour le proposer. C'était, je crois, un fonctionnaire de l'administration !

Il faudrait, au contraire, monsieur le ministre, et je suis certain de recueillir votre accord sur ce point, tenir compte des propositions de désynchronisation suggérées par le comité pour l'étude et l'aménagement des horaires de travail et des temps de

loisirs, qui aboutiraient, si elles étaient appliquées, à écarter ces surcharges qui représentent pour la R. A. T. P. une des sources les plus grandes de difficulté.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je suis, sur le principe, d'accord avec ce que vous venez de dire ; d'ailleurs, mon ministère est représenté au sein de ce comité.

M. Pierre Giraud. Monsieur le ministre, ainsi que vous le savez — mon collègue, M. Boucheny, vient d'ailleurs de le rappeler — lorsqu'on parle du déficit de la R. A. T. P. et des chemins de fer de banlieue on oublie quelquefois les très lourdes charges d'impôts et taxes payées par cet organisme à l'Etat. Au titre du budget de l'année prochaine, ces impôts et taxes seront en augmentation de 31,7 p. 100 par rapport à l'année dernière et elles atteindront le chiffre de 441 millions de francs, ce qui est énorme.

Il ne suffit pas de tenter de faire des économies sur le personnel pour stabiliser les dépenses ou réduire le déficit, alors que le R. E. R. crée des besoins en personnel.

La deuxième partie de mon intervention porte sur le réseau express régional. Je suis persuadé que vous êtes nombreux, mes chers collègues de province, à vous imaginer que c'est à la demande du conseil de Paris ou des Parisiens que ce réseau express régional a été construit. Or, il s'agit là essentiellement d'une forme particulière de la politique de grandeur.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Giraud. C'est le Gouvernement, soit directement, soit par l'intermédiaire du district de Paris qui est à son service, qui a voulu ce réseau express régional. La meilleure preuve en est que son financement est assuré par l'Etat, d'une part, et par le district de Paris, d'autre part, sur la taxe spéciale d'équipement. Les collectivités locales se sont donc vu imposer ce réseau express régional dont les dépenses, qui ont été stigmatisées dès le début de la construction par un membre du groupe socialiste au conseil de Paris, dépassent très largement tout ce qui avait été prévu.

Chose magnifique : le secteur central du réseau ne devant entrer en activité que dans cinq ou six ans, on peut se demander quels seront les résultats obtenus. La politique de grandeur en ce domaine se recoupe exactement avec celle concernant le réseau d'autoroutes à six voies de circulation que l'on avait voulu imposer pour le quadrillage de Paris et dont le plus beau fleuron était le fameux axe Nord-Sud qui, s'il avait été réalisé, aurait entraîné, selon les premiers projets, la destruction de quelque 10.000 à 15.000 logements.

Le dernier point de mon exposé porte sur le déficit proprement dit de la R. A. T. P.

Mlle Irma Rapuzzi. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

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

Mlle Irma Rapuzzi. Les explications que vous venez de donner sont, pour nous, d'un très grand intérêt. Mais puisque vous nous y invitez, au moins de façon indirecte, je voudrais dire à un représentant de Paris que la représentante de province que je suis n'a jamais songé à opposer les intérêts des usagers des réseaux de transports en commun de la capitale à ceux des usagers des transports de nos villes de province. Il ne s'agit pas pour nous de contester les efforts de modernisation entrepris à Paris et dans la banlieue, efforts qui sont d'ailleurs insuffisants, comme vous venez de le souligner.

Ce que nous voulons savoir — M. le ministre des transports ne m'en voudra pas de rappeler les arguments que nous avons, trop souvent sans doute, eu l'occasion de lui présenter — c'est si un traitement plus équitable ne devrait pas être accordé aux villes de province afin qu'elles soient desservies par un réseau de transports en commun suffisant et relativement moderne.

Nous savons que M. le ministre des transports n'est pas indifférent à nos problèmes et qu'il ne refuse pas de nous aider, loin de là. Mais nous déplorons que, pour l'année 1970 comme pour les années précédentes, les crédits déjà trop restreints qui figurent au budget ne soient pas répartis de façon plus équitable et qu'une trop large part de ces crédits d'équipement et de modernisation soit affectée au seul réseau express régional. Il ne reste plus ensuite que des mièges que les villes de province se disputent parce que leurs besoins s'accroissent en raison des retards apportés dans la modernisation de leurs réseaux de transports.

En matière de fonctionnement des réseaux de transports en commun, il est une revendication ancienne sur laquelle je n'insisterai pas. Mais elle est toujours présente à notre esprit. Le Gouvernement admet que le réseau de transports en commun

de Paris et de sa banlieue soit subventionné, mais les subventions qu'il lui accorde pèsent de plus en plus lourdement sur l'économie du pays. Notre collègue Courrière y a insisté. En revanche, il nous est impossible d'obtenir que les charges écrasantes qui pèsent sur les réseaux des transports en commun de province reçoivent, de la part de l'Etat, un meilleur traitement. Nous n'aurons de cesse que lorsque cette injustice sera réparée. C'est une tâche dont nous voudrions bien voir M. le ministre des transports s'occuper. Sa double qualité de ministre des transports et de maire d'une ville de province est de bon augure. Nous comptons sur lui pour apporter à ce problème, non pas une solution de faveur, mais une solution d'équité. C'est le souhait que je forme puisque vous avez bien voulu, mon cher collègue, m'autoriser à vous interrompre. *(Applaudissements sur de nombreuses travées.)*

M. Pierre Giraud. Je vous répondrai, ma chère collègue, en posant la question suivante : qui est responsable du déficit ? Les tarifs de la R. A. T. P. sont fixés par le syndicat des transports où le Gouvernement est pratiquement majoritaire, soit par les représentants du ministère, soit encore par les représentants du préfet. Si une décision a pour conséquence de maintenir ou d'accroître le déficit, ce ne sont pas les autorités élues de la région parisienne qui en portent la responsabilité. C'est le Gouvernement.

Le déficit est probablement dû au fait que, pendant longtemps, le prix du billet de métro était un des éléments entrant dans la fixation de l'indice des 245 ou 259 articles et que le Gouvernement minorait volontairement ce prix car son augmentation aurait eu des conséquences sur cet indice. Il semble qu'il n'en soit plus ainsi maintenant que le prix du ticket de métro n'entre plus en ligne de compte pour la fixation de l'indice des prix.

Mais les errements se poursuivent. Il en résulte que le module d'équilibre, qu'on appelle le « module V », proposé par la R. A. T. P., et qui devrait représenter 107,5 centimes, est actuellement fixé à 60 centimes. Si l'on appliquait aux tarifs le module préconisé par la R. A. T. P. on arriverait à un chiffre de recettes de l'ordre de 2.238 millions de francs qui couvriraient, à très peu de chose près, les 2.399 millions de déficit et de remboursements prévus pour l'année 1970, avec les risques d'effondrement du taux de fréquentation.

Nous ne nions pas ce déficit, mais nous voulons faire savoir que c'est très lucidement et volontairement que le Gouvernement maintient les tarifs alors qu'il refuse de rétablir la taxe de transport, dont mon collègue, M. Boucheny, vient de vous parler, taxe qui avait été instituée pour l'année 1957-1958, qui avait rapporté à l'époque 15 milliards et qui avait permis pratiquement de combler le déficit.

Pourquoi cette taxe n'est-elle pas rétablie ? Parce qu'elle serait payée par les grandes entreprises qui utilisent les transports en commun — c'est le cas notamment pour les grands magasins du centre de Paris — à la fois pour leur clientèle et leurs employés. Cependant, il serait normal que ces entreprises aident à combler le déficit d'un service public dont elles profitent largement.

Je suis persuadé d'ailleurs que cette assemblée va prendre tout à l'heure des décisions qui montreront son désir de voir l'Etat payer un peu moins du déficit des transports de la région parisienne ; je le comprends parfaitement.

J'ai voulu simplement vous exposer le point de vue des élus de la région parisienne pour montrer que s'il y avait une responsabilité capitale, elle incombe beaucoup plus au pouvoir central qu'aux représentants de la ville de Paris et de la banlieue parisienne qui, dans le passé, ont toujours su assumer les leurs. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Poignant, dernier orateur inscrit.

M. Fernand Poignant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous avez défendu cette nuit, monsieur le ministre, avec fougue, habileté et talent une bien mauvaise cause. J'ai eu la très nette impression, et je pourrais même dire que j'ai acquis la certitude, qu'en faisant droit à la demande de la S. N. C. F. vous étiez prêt à assumer la lourde responsabilité de supprimer d'ici à cinq ans le trafic voyageurs, tout en conservant le trafic marchandises, sur près de 10.000 kilomètres de lignes de chemin de fer, lignes dites secondaires et vouées aux gémonies par des hommes que je ne qualifierai pas de technocrates, par des hommes certes brillants, mais qui vivent trop éloignés de la réalité quotidienne.

Je vous demande, monsieur le ministre, de ne pas oublier un certain nombre d'éléments.

Premièrement, la S. N. C. F. est un service public et comme tel, elle doit se mettre au service de tous et non seulement de quelques-uns.

Deuxièmement, le chemin de fer, c'est la sécurité, le confort, la rapidité, le respect scrupuleux de l'horaire, l'assurance en un mot d'arriver à destination à l'heure prévue et avec le moins de risques et de fatigue.

Qu'il me soit permis, à ce point de mon exposé, d'ouvrir une parenthèse pour rendre un hommage mérité à l'ensemble du personnel cheminot à quelque niveau que se situe la tâche de chacun.

Troisièmement, le transfert sur route du trafic voyageurs exigerait des dépenses excessivement élevées d'investissement, ne fût-ce que pour créer le parc de cars nécessaires, et contrairement à ce qu'on déclare, des dépenses de fonctionnement souvent plus élevées que dans le cas des autorails roulant au gas-oil.

Quatrièmement, les cars ne pourraient pas respecter les horaires imposés aux trains et autorails, il y aurait d'énormes retards, les correspondances ne seraient pas la plupart du temps assurées, l'insécurité serait grande et, certains jours d'hiver, quoi que vous en disiez, les intempéries, le brouillard, le verglas, les congères, les barrières de dégel, empêcheraient tout transport.

Cinquièmement, dans beaucoup de cas, la S. N. C. F. serait dans l'impossibilité absolue de mettre sur route, plusieurs jours par semaine, le nombre de cars nécessaires pour assurer, même dans des conditions médiocres, le transport de tous les voyageurs.

Je ne citerai comme exemple que deux lignes de mon département : la ligne La Flèche—La Suze, que je connais bien, et que vous avez condamnée à mourir le 15 janvier 1970, et la ligne Chartres—Courtalain—Château-du-Loir—Saumur, que je connais encore mieux pour l'utiliser fréquemment, et dont la section Château-du-Loir—Saumur doit être fermée au trafic voyageurs le 1^{er} avril 1970, la section Chartres—Courtalain étant assurée de survivre, mais la section Courtalain—Château-du-Loir demeurant particulièrement menacée.

Or, si sur cette section Courtalain—Château-du-Loir, un car suffirait probablement, tout au moins pendant la mauvaise saison, pour transporter les voyageurs les mardis, mercredis et jeudis, par contre, les vendredis soir, samedis, dimanches et même les lundis, il ne pourrait être mis suffisamment de cars à la disposition des voyageurs, ceux-ci se comptant ce jour-là, même l'hiver, non seulement par dizaines, mais par centaines.

C'est ainsi que vendredi soir j'ai pu constater, figurant parmi eux, que plus de deux cents voyageurs étaient montés dans les trois autorails se dirigeant vers Château-du-Loir. D'ailleurs, l'été, il faut fréquemment de véritables trains pour assurer le transport.

On oublie enfin que signer l'arrêt de mort du trafic voyageurs sur une ligne ferrée dite secondaire, c'est précipiter la décadence de toute une région, ruiner son économie, faire fuir un peu plus vite encore ses habitants, empêcher les habitués du week end d'y venir.

Tous les Français ne sont pas motorisés, d'une part, et, d'autre part, certains propriétaires de voiture préfèrent, pour aller passer un week end à deux cents ou trois cents kilomètres de chez eux, utiliser la voie ferrée. C'est plus rapide, plus sûr, moins fatigant ; et ils ne quittent pas Paris ou une importante métropole pour se rendre dans nos petites villes ou en pleine campagne pour accumuler des fatigues supplémentaires, mais bien pour goûter un peu de détente et de repos.

Nos lignes secondaires doivent continuer à vivre. A part quelques-unes, fort peu nombreuses, qui ne transportent que quelques voyageurs par jour et dont nous acceptons la suppression, vous devez, monsieur le ministre, laisser subsister ces artères qui vont porter la vie dans les coins les plus reculés de nos campagnes.

A l'heure où les plus grands pays, notamment les Etats-Unis et l'U. R. S. S., créent de nouvelles lignes ferrées, il serait aberrant que la France supprimât dans maints endroits le chemin de fer alors qu'il n'est pas du tout périmé, que c'est l'un des mieux organisés du monde et que, depuis longtemps, il a fait ses preuves.

Il serait aberrant de supprimer des lignes sous prétexte qu'elles ne sont pas rentables alors que, par rapport au déficit total de la S. N. C. F., les fermetures totales des lignes de voyageurs ne provoqueraient qu'une économie de l'ordre de 3 p. 100.

Alors, monsieur le ministre, je vous prie, ne soyez pas impitoyable. Si votre hache doit s'abattre dans la forêt déjà bien clairsemée des lignes dites secondaires, ne faites pas disparaître tous les arbres. Ne frappez pas sans discernement. Laissez subsister le trafic voyageurs sur des lignes comme celles de La Flèche à la Suze, de Courtalain à Château-du-Loir où, plusieurs

jours par semaine, le nombre des utilisateurs est tel que la S. N. C. F. serait dans l'impossibilité absolue de mettre sur la route un nombre suffisant de cars pour les transporter tous.

Vous rendrez ainsi un éminent service à nombre de braves gens, vous sauverez des régions de l'asphyxie totale. Ces braves gens et leurs élus vous sauront gré d'avoir cédé aux seules pressions auxquelles il est non seulement logique, normal, mais encore nécessaire de céder : celles du bon sens et de l'intérêt général. (Applaudissements.)

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question au sujet des colis express et des lignes de remplacement.

Ne pouvez-vous pas autoriser le transport des colis express sur les lignes de remplacement assurées par les cars de la S. N. C. F. ou par d'autres cars ? De cette façon, les personnes habitant des régions de province où les chemins de fer sont supprimés ou qui sont mal desservies, pourraient faire appel à ces cars pour transporter leurs colis.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le rapporteur, ce problème m'a déjà été soumis. Je le fais étudier actuellement par les services de la S. N. C. F. et je ne manquerai pas de vous tenir informé du résultat de cette enquête.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, malgré l'heure matinale à laquelle nous avons terminé la séance d'hier, je vous remercie d'avoir été nombreux ce matin pour poursuivre ce débat, débat difficile.

Reprenant ce qu'a dit tout à l'heure le sénateur Poignant, je ne sais pas si j'ai plaidé avec talent et habileté, mais j'ai conscience de n'avoir pas plaidé — monsieur le sénateur, vous me connaissez — une mauvaise cause.

Je sais que dans notre pays où l'on parle toujours de réformes, il est difficile d'en faire. On est souvent d'accord en théorie pour reconnaître que telle ou telle chose ne va pas. Mais lorsqu'on essaie de traduire ces réformes dans les faits, alors on voit tout d'un coup — et cela ne me surprend pas — surgir de nombreuses oppositions et beaucoup de critiques.

On vient me dire : « Attendez donc ; inclinez-vous et vous verrez que vous serez très estimé dans le public ». On a fait allusion à mon mandat de maire — j'en remercie Mme Rapuzzi — mandat que j'exerce depuis vingt-deux ans. Or tous les maires, qu'ils soient maires de grandes villes, de communes rurales ou de villes moyennes, savent très bien que parfois ils sont amenés à prendre des décisions sérieuses, voire, à première vue, impopulaires, et lorsqu'elles sont appliquées ils constatent que la population comprend mieux leur bien-fondé.

En entendant un certain nombre d'entre vous, comme j'avais déjà entendu des députés à l'Assemblée nationale, j'ai pensé aux conséquences du transfert sur route d'un certain nombre de trains omnibus voyageurs non seulement cette année, mais les années précédentes et même avant la guerre. Au cours des quelques années qui viennent de s'écouler, nous avons régulièrement demandé aux préfets d'établir des rapports sur les réactions psychologiques, ainsi que sur les conséquences économiques et sociales de tel ou tel transfert intervenu dans leur région ou département. A part une exception près, ces rapports concluaient dans un sens favorable.

Au départ — veuillez excuser l'expression, mesdames, messieurs — on se fait tout un monde et petit à petit, à l'expérience — là je réponds aussi bien à M. Courrière qu'à M. Souquet ou à M. Poignant — on s'aperçoit que les choses ne vont pas si mal que cela.

Je tiens tout de même à rappeler les chiffres que j'ai indiqués cette nuit. Il s'agit de 800 millions de kilomètres/voyageurs sur 4.600 kilomètres/voyageurs omnibus, sans compter la région parisienne que je n'ai pas citée et qui représente à elle seule 6 milliards de kilomètres/voyageurs, soit un total d'ensemble de plus de 10 milliards de kilomètres/voyageurs.

Je rappelle encore un autre chiffre : les transports routiers par cars et autobus représentent 14 milliards de kilomètres/voyageurs ; il ne s'agit donc, en réalité, que de peu de chose.

Monsieur Poignant, dans votre conclusion, j'ai constaté une contradiction avec le propos tenu par votre collègue de groupe, M. Souquet, que j'ai d'ailleurs approuvé quand il a fait état de la ventilation entre les quatre milliards de charges et le milliard de déficit.

Les économies réalisées par les transferts, qui sont de 130 milliards de francs, représentent donc 13 p. 100 du déficit et non pas seulement 3 p. 100 du total, comme vous l'avez dit. Vous obtenez le taux de 3 p. 100 en comparant 130 milliards à cinq milliards de francs. Vous faites alors la confusion d'esprit que M. Souquet reprochait tout à l'heure aux détracteurs de la S. N. C. F. Cette observation montre que l'on trouve chez les gens les mieux intentionnés les critiques les plus contradictoires.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Raymond Mondon, 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. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Dans mon intervention de cette nuit, j'ai noté que vous vous étiez livré à un exercice comptable. Vous avez d'ailleurs contesté mon propos. Je reconnais avec M. Souquet que, grâce à cet exercice comptable, le déficit est ramené à 100 milliards d'anciens francs, mais, pour l'ensemble des contribuables français, la dépense est la même, soit 500 milliards, dont 100 milliards au titre du déficit et 400 milliards à titre de participation aux dépenses de la S. N. C. F.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Oui, mais, monsieur Courrière, si vous tenez ce raisonnement à la télévision et à la radio, vous laisserez entendre à l'opinion publique que le déficit est de cinq milliards. Et c'est contre cela que s'élèvent la S. N. C. F., les syndicats et le ministre des transports qui vous parle. Lorsqu'on manie les chiffres, il ne faut pas les retourner d'un côté ou d'un autre selon l'interprétation que l'on veut leur donner. Nous sommes le pays de Descartes, restons logiques avec nous-mêmes et avec les chiffres.

MM. Courrière et Poignant ont évoqué les problèmes de quelques lignes secondaires. Je vais prendre l'exemple de la ligne de Quillan à Carcassonne. Elle transporte en moyenne 33 personnes. La recette annuelle est de 703.000 francs et la dépense est de 1.685.000 francs pour la S. N. C. F., ce qui laisse apparaître un coefficient de déficit de 2,3 p. 100. Peut-on raisonnablement continuer à exploiter une telle ligne ? Par contre, un service routier de remplacement coûterait 826.000 francs.

Je réponds ainsi à M. Garet que l'économie est véritable et qu'il en va de même pour la ligne Courtalain—Château-du-Loir, où la recette est de 658.000 francs et la dépense de 1.485.000 francs, soit, par un curieux concours de circonstances, le même coefficient de déficit de 2,3.

Si l'on transfère le trafic des trains omnibus sur route, les services de sécurité et un certain nombre d'autres services de la S. N. C. F. seront allégés de sorte, je vous l'affirme, que le transport des marchandises sera rentable.

Nous en avons fait l'expérience, tout au moins sur le papier.

On m'a dit récemment, pour une ligne partant de l'Aisne vers les Ardennes : laissez au moins le train du matin pour emmener les ouvriers à leur travail et le train du soir pour les ramener. Il s'agit de la ligne de Laon à Liart. J'ai envoyé sur place deux hauts fonctionnaires de mon ministère. Nous avons fait le calcul : avec seulement deux trains, le déficit restait inchangé, car le personnel restait immobilisé pour assurer les seuls trains du matin et du soir, et maintenir les mêmes services de sécurité pour les voyageurs. Au début, j'avais été favorable à cette solution parce qu'elle semblait donner satisfaction aux populations ouvrières de cette région, mais la démonstration contraire m'a été faite.

Je veux prouver par là à M. Courrière et à d'autres intervenants que nous ne supprimons pas des lignes d'une façon technocratique puisque, au mois de septembre, j'ai envoyé sur place deux fonctionnaires du ministère. Dans les Landes, après une visite que m'avaient faite un certain nombre de parlementaires et de maires de différentes tendances politiques, j'ai dépêché également à Dax et à Mont-de-Marsan des hauts fonctionnaires de mon ministère pour faire une enquête sur place parce que, en l'état des dossiers, je n'étais pas suffisamment informé.

Je serai toujours prêt, lorsqu'il y aura un doute sur un dossier, à dépêcher sur place un certain nombre de hauts fonctionnaires.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Faites-le pour la ligne Carcassonne—Quillan.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Si ce n'était que pour vous faire plaisir, monsieur Courrière, je le ferais, mais laissez-moi d'abord étudier le dossier à fond. Nous verrons par la suite si cela est nécessaire.

On a dit aussi que le transfert sur route allait encombrer les routes. Je reprends encore l'exemple de la ligne de Laon à Liart. 1.500 voitures passent chaque jour sur la route. Ce n'est pas parce que l'on va ajouter quelques autocars le matin et quelques autocars l'après-midi qu'elle sera d'avantage encombrée. D'autre part, n'oubliez pas que ces transferts sur route ne se font pas dans les secteurs les plus peuplés de la France, mais justement dans des secteurs de faible circulation.

Répondant à M. Garet, j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure : le coût d'un transport par car est d'environ le tiers du même transport par rail. L'économie de 130 millions est donc bien réelle.

D'autre part, vous êtes étonné, monsieur Garet, de constater qu'entre Amiens et Paris il y a des gares plus ou moins désertes. Si je prends le rapport de M. Billiemaz, annexe II, page 24, vous pouvez y voir comme moi, mesdames, messieurs les sénateurs, que le trafic marchandises de la S. N. C. F. se porte surtout sur les grands axes, ce qui explique cette situation.

M. Maxime Javelly. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Maxime Javelly. Monsieur le ministre, je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre.

Veillez m'en excuser, mais, dans le département que je représente, celui des Basses-Alpes est un département disparate, peu peuplé, vaste, ayant un réseau routier difficile, voire même dangereux ; vous nous avez fait d'ailleurs l'honneur de nous convoquer, mes collègues députés et moi-même pour, je pense, nous consulter pour avis.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Pour vendredi !

M. Maxime Javelly. En effet.

Je voudrais dire ici que l'aménagement de la voirie, qu'elle soit nationale ou départementale, est une nécessité absolue si l'on supprime des lignes secondaires.

Monsieur le ministre, avec votre accord, nous avons constitué un syndicat mixte avec les Alpes-Maritimes, les Basses-Alpes, les villes de Nice et de Digne pour maintenir la ligne ferroviaire Nice—Digne. Certes, cette ligne coûte cher aux collectivités, mais j'estime que la suppression du train omnibus entre la ville d'Aix, Manosque, Veynes, ce qui provoquerait la disparition de la ligne Saint-Auban—Digne, ce serait encore une plus grande catastrophe pour la circulation routière si des crédits n'étaient pas consentis pour renforcer la capacité de la voirie.

C'est ce que je voulais vous dire et que nous vous répéterons certainement vendredi.

Il faut aussi penser au reclassement des gens qui vont perdre leur emploi et qui vivent dans notre région qui n'est pas déjà tellement peuplée.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous interrompre, monsieur le ministre, car tout en ayant l'occasion de nous en entretenir à nouveau vendredi prochain, il était de mon devoir d'informer le Sénat. (*Applaudissements.*)

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Nous aurons l'occasion, vendredi prochain, de nous en entretenir en détail puisque j'aurai le dossier de votre département sous les yeux.

En ce qui concerne les cheminots, je répète une fois de plus qu'il n'est pas du tout question de licenciement puisqu'ils sont couverts par leur statut auquel il n'est pas question de porter atteinte.

Concernant les routes, je vais prendre l'exemple d'un département que je connais bien pour y aller souvent en vacances : celui de la Haute-Savoie. Je me suis enquis de savoir comment les enfants des écoles et les travailleurs allaient sur Thonon-Bains ou Evian, chaque jour car même pendant l'hiver, on descend de villages situés à une altitude de 1.200 à 1.400 mètres pour se diriger vers ces villes. Je me suis renseigné auprès des élus locaux, j'ai vu les transporteurs routiers : tout marche d'une façon parfaite, depuis des années.

Il ne faut pas, comme je l'ai déjà dit, brosser des tableaux trop sombres. Tout à l'heure, l'un d'entre vous a dit que je me préparais à signer le certificat de décès de la S.N.C.F. Croyez-moi, mesdames, messieurs, si j'avais le moindre sentiment de le faire, je ne serais pas à cette tribune. Au contraire, j'ai la conviction que si l'on ne tentait aucune réforme de la S.N.C.F., on provoquerait sans aucun doute son asphyxie. Le projet de réforme que nous vous présentons tente son sauvetage.

Il est vrai, monsieur Pinton, qu'en 1952 un projet avait été préparé. Il ne s'agissait alors que d'une première approche.

Depuis 1952 la situation a évolué. On a parlé de pari, je n'emploierai pas ce terme par trop galvaudé, mais je considère que la convention qui vient d'être signée avec la S.N.C.F., en accord avec la quasi-unanimité de son conseil d'administration, nous permet d'espérer des améliorations dans les années à venir. Il y a une très grosse différence entre ce qui a été tenté en 1952 et ce que nous tentons de réaliser aujourd'hui : la S.N.C.F. bénéficiera maintenant de subventions forfaitaires calculées à l'avance pour une période de quatre ans. Si la subvention nouvelle avait été accordée cette année, elle aurait été de 1 milliard de francs, et dans le budget qui vous est soumis pour 1970, elle n'est que de 760 millions de francs, pour disparaître totalement fin 1974.

M. Auguste Pinton. J'en accepte l'augure !

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Vous avez le droit d'être sceptique, monsieur Pinton ; personnellement, j'ai celui d'être, sinon optimiste, du moins réaliste, compte tenu d'une longue expérience de vie municipale et parlementaire qui me permet de juger valable ce dossier.

Je ne me dissimule pas les difficultés et les obstacles que moi-même et mes successeurs pourront rencontrer, mais je suis sûr que si on ne commençait rien, la S.N.C.F. serait dans une situation catastrophique avant 1974 et l'opinion publique réagirait à la fois contre cette dernière et contre le Parlement qui n'aurait rien accompli.

En ce qui concerne le problème d'une nouvelle desserte rapide de Paris à Lyon par voie ferrée, je tiens à rappeler, pour mettre fin à certains bruits que j'ai entendus ces derniers temps, que c'est la commission des transports du VI^e Plan qui a demandé cette étude à la S.N.C.F. ; cette dernière, comme c'était son devoir, lui a fourni le dossier, de même que l'aviation civile fournit aussi les études qu'on lui demande.

Bien sûr, les problèmes qui se posent ne concernent pas seulement Lyon, mais aussi Marseille, Toulouse et d'autres grandes villes de France, où il y a à la fois des liaisons aériennes et des liaisons ferroviaires, mais ne faites pas à la S.N.C.F. un procès d'intention immérité.

Je vais maintenant répondre à M. Gaudon, et je tiens dès l'abord à faire une mise au point. Vous avez dit, monsieur le sénateur, que rien n'était fait pour satisfaire les revendications du personnel tant qu'une grève n'avait pas été déclenchée. Et vous avez fait allusion à la grève du mois de septembre dernier concernant le personnel roulant.

Je suis obligé de vous apporter à ce sujet le plus catégorique. Lorsque la grève a été déclenchée, le mercredi matin, les négociations de la nuit du mardi au mercredi n'avaient pas abouti, sans doute, mais j'avais fait savoir aux syndicats que j'étais prêt à les recevoir avant que ne débute la grève déclenchée d'ailleurs sans préavis. La S.N.C.F., pour sa part, après en avoir informé le Gouvernement, acceptait d'augmenter les effectifs du personnel roulant de 1.500 agents supplémentaires pour améliorer les conditions de travail. La grève a débuté le mercredi et le travail a repris le mercredi suivant, après l'intervention d'un accord entre tous les syndicats et la S.N.C.F. Les conditions de travail avaient peut-être été aménagées différemment, mais c'était encore 1.500 employés nouveaux qu'il fallait embaucher dans le cadre du personnel roulant.

Donc l'effort financier de la S.N.C.F. restait exactement le même et le résultat eût été exactement le même sans grève. J'ai tenu à ce que jamais les contacts ne soient coupés entre la S.N.C.F. et les syndicats, bien que les syndicats aient déclenché la grève avant que je les aies reçus comme je le leur avais proposé.

Voilà donc un point précis que j'ai connu et vécu pendant un certain nombre de jours il y aura bientôt trois mois.

Monsieur Gaudon, vous m'avez parlé, ainsi d'ailleurs que M. Souquet, des wagons de particuliers. En effet, les wagons de particuliers ont cet avantage sur ceux de S.N.C.F. d'être toujours chargés au maximum du tonnage toléré ; cependant, depuis quelques années, le tonnage kilométrique des wagons de la S.N.C.F. augmente plus vite que celui des wagons des particuliers et je tenais à vous apporter cette précision.

D'autre part, les redevances versées par la S.N.C.F. sont allées en décroissant depuis 1962 et une réduction a été opérée, vous le savez, le 1^{er} janvier 1968.

Monsieur Gaudon, vous prétendez aussi qu'il faut faire payer certaines charges par les transporteurs routiers de façon à rendre la S.N.C.F. plus concurrentielle. Or, le Gouvernement a donné au Parlement le moyen de le faire par la loi de finances pour 1968 qui instituait une taxe à l'essieu, très impopulaire chez les transporteurs routiers. Cependant, si la majorité de l'Assemblée nationale a voté cette taxe, vos amis à l'Assemblée nationale et vous-même dans cette assemblée, si vous étiez

sénateur à l'époque, vous avez voté contre, alors qu'elle était plus favorable à la S.N.C.F. qu'aux transporteurs routiers ! Cela méritait d'être précisé.

M. Roger Gaudon. Le rendement de cette taxe atteint 160 millions de francs, mais seulement 40 millions de francs vont à la route et 120 millions de francs dans les caisses de l'Etat. Elle ne bénéficie donc pas à la S.N.C.F.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur Gaudon, je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux, mais, en admettant que les vôtres soient exacts, ces 120 millions de francs permettent à l'Etat de supporter une partie des charges de la S.N.C.F. ou, par exemple, d'entretenir des routes ou de construire des écoles. Ce qu'il est important de retenir, c'est que la taxe à l'essieu avait pour objet de rendre le chemin de fer concurrentiel par rapport à la route.

M. Pinton m'a posé une question sur le coût des grands trains, le *Mistral*, le *Capitole*, l'*Européen*, le *Drapeau*...

M. Auguste Pinton. Pas aujourd'hui.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. En effet, c'est en commission que vous m'aviez interrogé à ce sujet, mais quelqu'un a fait allusion à ce problème en séance.

Quoi qu'il en soit, les dépenses pour ces grands trains en 1968 sont de l'ordre de 120 millions de francs, les recettes de l'ordre de 160 millions de francs et le bénéfice est donc de l'ordre de 40 millions de francs.

Nous aurons l'occasion, lorsque vous défendrez votre amendement, monsieur Souquet, de revenir sur un certain nombre de questions que vous avez évoquées. Je vous ai répondu en ce qui concerne les wagons particuliers. J'en viens donc aux tarifs préférentiels accordés par la S.N.C.F., que M. Gaudon et M. Boucheny ont également critiqués. Nombre de sénateurs représentant les régions de l'Est connaissent bien les difficultés des mines de fer. Si la S.N.C.F. n'avait pas consenti un tarif préférentiel pour l'exportation du minerai de fer vers la Belgique et vers l'Allemagne, de nouveaux puits de mine auraient dû être fermés.

M. François Schleiter. C'est exact.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. En Allemagne, la *Bundesbahn* consent, pour le transport du fer et du charbon, des tarifs plus avantageux que ceux de la S.N.C.F. et cependant le ministre allemand des transports, M. Loeben, appartient au parti social démocrate. On ne peut, d'un côté, prétendre que des avantages sont consentis aux capitalistes et, d'un autre, en Lorraine, protester contre la fermeture de puits de mine. Notre décision est très logique. Si nous voulons sauver les mines de fer, il faut leur donner les moyens d'exporter leur minerai. J'ajoute qu'ainsi nous ne contribuons pas à dresser l'acte de décès de la S.N.C.F., contrairement à ce qu'a dit M. Louquet, puisque la S.N.C.F. transporte plus de 20 millions de tonnes de fer par an, ce qui lui procure des recettes importantes.

J'en arrive maintenant aux questions de M. Boucheny sur la R. A. T. P. J'ai déjà répondu à l'Assemblée nationale, à M. Cermolacce ou à M. Ducoloné que, pour la R. A. T. P. comme pour la S.N.C.F., nous consulterions les syndicats. Il n'y a aucune raison d'agir autrement et c'est conforme à la volonté du Gouvernement actuel.

On m'a parlé aussi de difficultés avec le personnel. Je tiens à rappeler au Sénat que, dans le courant du mois de novembre, un protocole d'accord valable pour deux ans, sur les conditions de travail à la R.A.T.P., a été signé par la direction de cet organisme et tous les syndicats, de la C. G. T. aux autonomes. C'est là un point important qui mérite d'être souligné et je souhaite que ce protocole d'accord soit respecté à la fois par la direction et par les syndicats.

En ce qui concerne la T. V. A., je réponds, aussi bien à M. Giraud qu'à M. Boucheny que, si la R. A. T. P. a versé l'année dernière 345 millions de francs de T. V. A. à l'Etat, en raison des investissements importants qu'elle a réalisés, elle a pu déduire 217 millions de francs, si bien que les versements au titre de cette taxe sont de 126 millions de francs et non pas de 345.

Le syndicat des transports parisiens comprend — ma réponse s'adresse à M. Giraud — dix représentants de l'Etat et dix représentants des collectivités locales et c'est donc un comité paritaire.

Il a été question aussi d'une taxe des transports qui, votée en 1958, a été supprimée en 1959, ce dont les anciens parlementaires se souviennent fort bien. Ce problème est encore à l'étude, car il est particulièrement difficile.

Vous voulez appliquer cette taxe seulement aux grosses entreprises et en exclure les petites. Or, sur les 2.500.000 personnes actives de la région parisienne, d'une part, il y a beaucoup

de fonctionnaires et l'Etat et les collectivités locales devraient payer la taxe, d'autre part, en excluant toutes les entreprises qui n'ont que cinq, dix, quinze ou vingt employés, les assujettis ne seraient plus qu'un million ou un million et demi. Le problème est donc beaucoup moins simple que vous ne le pensez. De plus, cette taxe ne devrait pas servir au fonctionnement de la R. A. T. P., mais bien au contraire aux investissements.

On a dit tout à l'heure que le réseau express régional était trop somptueux et nous verrons bien puisque nous l'inaugurerons le 12 décembre prochain !

En matière de transports urbains et de réseau métropolitain, de gros efforts sont encore à consentir.

Mlle Rapuzzi, interrompant M. Giraud, a dit les difficultés des villes de province ; je les connais bien, en ma qualité de maire, mais, comme je l'ai dit cette nuit et comme je le rappellerai lors de la discussion de l'amendement déposé par M. Billiemaz, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, ce n'est pas en opposant Paris à la province ou la province à Paris qu'on résoudra le problème.

C'est pourquoi, actuellement, non seulement nous sommes en train d'étudier le problème de la réforme de la R. A. T. P., mais aussi de revoir l'ensemble des problèmes des transports urbains.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que je voulais dire en réponse aux différentes questions qui m'ont été posées. En terminant, je voudrais rappeler que cette réforme est délicate et difficile et qu'il faut avoir l'esprit de continuité pour l'appliquer avec un maximum d'efficacité. S'il faut être réaliste, il faut aussi être optimiste, car dans le scepticisme, vous le savez, on ne peut rien faire ! Beaucoup de Français, beaucoup de parlementaires, beaucoup d'économistes demandent depuis des années une réforme qui permette à la S.N.C.F. d'être un service public valable, rentable, au service des voyageurs comme de ceux qui expédient ou reçoivent des marchandises, et, si notre réforme n'est pas parfaite, elle a tout au moins le mérite d'avoir été étudiée pendant plus d'une année et demie et d'avoir obtenu, on l'a rappelé tout à l'heure, une convergence des syndicats et du ministère sur un certain nombre de points. C'est donc cette réforme que je vous demande de bien vouloir adopter en votant le budget qui vous est présenté. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à droite.*)

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

Le Sénat est appelé maintenant à examiner les crédits du ministère des transports, services communs et transports terrestres, figurant aux états B et C. A l'état B, je suis saisi de trois amendements, dont l'un est en liaison avec la fermeture des lignes et les deux autres, qui pourront faire l'objet d'une discussion commune, avec la participation de l'Etat aux dépenses de la R. A. T. P. Mais, M. le ministre des transports devant revenir après déjeuner, à la séance de quinze heures, pour l'examen des crédits de l'aviation civile, le Sénat estimera sans doute plus raisonnable de suspendre maintenant ses travaux.

M. André Monteil, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la défense et des forces armées.

M. André Monteil, président de la commission de la défense et des forces armées. Mes chers collègues, je constate que l'ordre du jour prévu pour nos travaux est complètement bouleversé. Il était entendu que nous discuterions à quinze heures les dépenses militaires qui, je le rappelle, représentent environ 17 p. 100 du budget de l'Etat, sans parler de leur importance en ce qui concerne les problèmes politiques.

Si l'on adopte la manière de voir que vous nous proposez, monsieur le président, j'y vois beaucoup d'inconvénients. Tout d'abord, je peux dire d'ores et déjà que l'un des rapporteurs de la commission que j'ai l'honneur de présider ne sera pas là pour présenter son rapport. D'autre part, j'ai vu tout à l'heure le représentant du ministère de la défense nationale ; il ne peut pas intervenir et je ne suis pas chargé d'être son avocat, mais il paraît que M. le ministre de la défense souhaite que son budget ne soit pas examiné après seize heures.

Dans ces conditions, je me demande dans quelle mesure s'exerce ici la solidarité gouvernementale et je pense que vous auriez bien fait, monsieur le ministre, avant d'envisager la procédure qui vous agréait, de prendre contact avec M. Michel Debré.

Quoi qu'il en soit, je vous signale que, cette année comme les années précédentes, la conférence des présidents a adopté une procédure selon laquelle, lorsqu'un budget n'a pu être examiné dans les délais prescrits, il est renvoyé à une séance dite « balai », qui aura lieu dimanche prochain.

Je crois donc que le Sénat pourrait statuer maintenant sur les amendements concernant les services communs et les transports terrestres et renvoyer à dimanche l'examen de la section du budget des transports concernant l'aviation civile. (*Mouvements divers.*)

M. le président. Monsieur le président Monteil, vous avez formulé deux propositions différentes : la première, et la plus importante, consiste à renvoyer à une date ultérieure la discussion des dispositions concernant l'aviation civile et d'examiner dès quinze heures les dépenses militaires ; la deuxième a pour objet d'en terminer avant la suspension de séance avec les dispositions concernant la section commune et les transports terrestres.

J'indique tout de suite au Sénat qu'il n'est tenu par rien. La conférence des présidents a, bien entendu, proposé un ordre du jour, qui a été adopté et qui prévoit d'abord l'examen du budget des transports puis celui du budget des armées ; s'il a certes été sous-entendu que le Sénat pourrait aborder la discussion du budget des armées à seize heures, cela n'est stipulé nulle part.

Cela dit, le Sénat reste parfaitement maître du déroulement de ses travaux et peut décider de donner suite à la proposition de M. Monteil, car l'alinéa 5 de l'article 29 du règlement stipule que l'ordre du jour peut être modifié « par un vote émis sur l'initiative d'une commission ou de trente sénateurs dont la présence doit être constatée par appel nominal. »

Je vais donc consulter l'assemblée sur la proposition de M. le président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées tendant à renvoyer l'examen des dispositions du budget des transports concernant l'aviation civile à une séance ultérieure, qui serait fixée par la conférence des présidents dont la réunion aura lieu jeudi à midi.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Veuillez m'excuser, monsieur le président, messieurs, mesdames les sénateurs, d'intervenir dans ce débat. Je voudrais dire, monsieur Monteil, que la solidarité ministérielle s'est précisément manifestée hier soir. Théoriquement l'examen des crédits des transports terrestres aurait dû commencer hier soir à vingt et une heures trente. Je n'ai pas exigé de mon collègue le ministre de l'éducation nationale qu'il obtienne le report de la fin de cette discussion à la séance dite « séance balai » de dimanche. Présent dans le palais, j'ai attendu patiemment jusqu'au-delà de minuit que commence l'examen du budget des transports, lequel s'est poursuivi jusqu'à deux heures cinq ce matin pour être repris à dix heures trente.

Je n'ai pas de conseil à donner à mesdames et messieurs les sénateurs, mais je tenais simplement à faire cette mise au point et à rappeler des faits que tous ceux qui étaient là cette nuit ont pu constater.

M. le président. Monsieur le ministre, nous avons ici l'habitude de ne pas interrompre la discussion du budget d'un ministère, ou d'une section d'un budget. Si le Sénat suivait la proposition qui lui est faite le débat ne serait pas interrompu, puisque nous aurions conduit l'examen du budget des transports jusqu'à son terme, le débat sur le budget de l'aviation civile étant remis à plus tard.

M. Yvon Coudé du Foesto, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Comme la commission des finances est saisie au fond je pense qu'elle peut donner son avis ?

M. le président. Je le lui demande.

M. Yvon Coudé du Foesto, vice-président de la commission des finances. La commission des finances est à la disposition du Sénat comme elle l'a toujours été. Par courtoisie pour M. le ministre des transports, responsable de l'aviation civile, elle ne fera aucune objection à ce que le budget de l'aviation civile soit examiné avant celui de la défense nationale.

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

Je vais consulter le Sénat sur la proposition de M. Monteil tendant à renvoyer à une séance ultérieure l'examen du budget de l'aviation civile, la commission des finances s'en remettant à la sagesse de l'Assemblée.

Je mets aux voix cette proposition.

(*La proposition n'est pas adoptée.*)

M. le président. Dans ces conditions, si le Sénat doit étudier tout à l'heure, en présence de M. le ministre des transports, les dispositions du budget relatives à l'aviation civile, il serait raisonnable de remettre à cet après-midi l'examen des amendements concernant les crédits de la section des transports terrestres.

M. François Schleiter. Je demande la parole.

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

M. François Schleiter. Nous discutons depuis dix minutes. Or il me semble qu'un quart d'heure suffirait pour en terminer avec le budget des transports terrestres.

M. le président. Je tiens à vous mettre en garde : la discussion des amendements durera beaucoup plus d'un quart d'heure.

Cependant je mets aux voix votre proposition tendant à poursuivre l'examen des crédits et des amendements relatifs aux transports terrestres jusqu'à son terme.

(*La proposition n'est pas adoptée.*)

M. le président. En conséquence la séance est suspendue. Elle sera reprise à quinze heures.

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

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat dont je vais donner lecture :

M. Hector Viron attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur la situation qui est faite aux mutilés du travail.

En effet, ceux-ci n'ont pas bénéficié, sur leurs rentes et pensions, du pourcentage d'augmentation moyen qui a été appliqué aux salaires depuis juin 1968.

De plus, ils subissent plus que d'autres les effets de la dévaluation et de la hausse des prix.

Il lui demande donc quelles mesures sont envisagées pour réparer cette injustice, combler le retard accumulé et revaloriser les rentes et pensions en rétablissant les rapports tels qu'ils existaient auparavant avec les salaires (n° 28).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1970

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1970.

Je tiens à vous rappeler, mes chers collègues, que la conférence des présidents a organisé les débats dans l'intérêt général. Afin que la discussion de chaque budget se déroule dans les meilleures conditions, je demande à chacun de respecter les temps de parole établis par la conférence des présidents. Nous avons un léger retard que je vous prie de rattraper, mes chers collègues.

Transports. (*Suite.*)

I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES (*Suite et fin.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits et autorisations de programme concernant le ministère des transports, section I : Services communs et transports terrestres figurant aux états B et C et respectivement rattachés aux articles 25 et 26 du projet de loi.

ETAT B

(*Mesures nouvelles.*)

M. le président. « Titre III : moins 85.000 francs. »

Je mets aux voix les crédits du titre III.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV : plus 46.353.000 francs. »

Par amendement n° 39, M. Souquet et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit du titre IV de 100 millions de francs.

La parole est à M. Souquet.

M. Marcel Souquet. Monsieur le président, monsieur le ministre, tout gouvernement, tel est du moins l'avis du groupe socialiste, désirerait pour la collectivité le maximum d'un équipement ferroviaire faisant l'admiration des techniciens étrangers et de tous ceux qui, en France, ne sont pas encore aveuglés par l'esprit partisan.

Nous avons proposé des mesures qui, si elles étaient retenues et appliquées d'urgence, pourraient mettre un terme à la situation que nous connaissons. Au travers du projet de réforme concernant la S. N. C. F., nous constatons qu'il n'en sera pratiquement rien même après vos explications, monsieur le ministre.

Le projet de réforme concernant la S. N. C. F. que vous avez présenté correspond pour l'essentiel à l'esprit des études de la politique générale des transports définie par M. Lacarière, directeur des transports terrestres, dans ses exposés des 11 et 18 septembre 1968. Nous retrouvons, en plus de vos pertinentes explications, sa griffe dans vos propositions.

En outre, monsieur le ministre, votre réponse au *Journal officiel* et les explications que vous avez fournies ce matin peuvent laisser penser qu'une modification du conseil d'administration de la S. N. C. F. serait susceptible d'intervenir dans le cadre d'une modification d'ensemble des organismes de direction de l'entreprise. Pouvez-vous nous donner quelques assurances en ce qui concerne la représentation des organisations syndicales ?

Le groupe socialiste propose une réduction de crédits de 100 millions de francs. Cela n'est point démagogique car en contrepartie nous proposons une recette supplémentaire de 500 millions de francs par la suppression de certaines redevances versées aux monopoles.

Monsieur le ministre, vous nous avez parlé ce matin des mines de fer d'Alsace. Pourriez-vous nous dire si Péchiney se trouve dans la même situation ?

S'il n'existait pas une recette possible, le groupe socialiste n'aurait, à aucun moment, demandé une réduction de crédits du budget de la S. N. C. F., car il connaît par avance les difficultés rencontrées par celle-ci, victime d'une mauvaise coordination des transports terrestres.

En conclusion, notre amendement est une protestation contre la suppression des lignes secondaires de la S. N. C. F. qui conduiront notre économie régionale vers une récession que nous ne pouvons approuver.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord rappeler à M. Souquet que ce ne sont pas des fonctionnaires qui représentent le ministère des transports devant le Sénat. C'est le ministre, et lui seul, qui est responsable. Il est entouré de collaborateurs, mais c'est le ministre et le Gouvernement qui déterminent la politique et non pas les fonctionnaires, quelle que soit la valeur que nous puissions attacher à leur talent et à leur dévouement.

Issu de l'administration publique et vieux parlementaire, je trouve particulièrement désagréable qu'un haut fonctionnaire soit mis en cause par l'un de vous. J'ai rarement vu cela en vingt-trois ans de vie parlementaire.

En ce qui concerne le conseil d'administration de la S. N. C. F. il n'a jamais été question d'en modifier la structure, et d'y faire rentrer des intérêts privés quels qu'ils soient. Je l'ai dit à l'Assemblée nationale et les syndicats avec lesquels mon prédécesseur et moi-même avons longuement traité, le savent pertinemment bien.

En ce qui concerne les redevances, je m'en suis expliqué dans ma réponse de ce matin. J'ai dit que les redevances versées par la S. N. C. F. depuis 1962, et en particulier depuis le 1^{er} janvier 1968, avaient diminué. En second lieu, c'est un problème qui a été traité à l'occasion des dix-huit tables rondes dont j'ai parlé cette nuit. Le directeur général de la S. N. C. F. s'en est entretenu longuement avec les syndicats et rien de spécial n'a été soulevé à ce sujet.

Donc, monsieur le sénateur, je ne pense pas que c'est de ce côté qu'on puisse trouver des économies. Vous protestez contre le remplacement du transport ferroviaire par un transport routier. Je m'en suis longuement expliqué ce matin. Je ne sais pas si le talent et l'habileté que me prête M. Poignant vous ont convaincu. Je le souhaite en tous cas.

Si le Sénat adoptait votre amendement, le budget de la S. N. C. F. l'an prochain, serait amputé de 100 millions de

francs et les conversations que la société poursuit avec les syndicats, par exemple pour diminuer la durée hebdomadaire du travail, ce qui est demandé par l'ensemble des cheminots, quelle que soit leur affiliation syndicale, pourraient être, dans ces conditions, remises en cause.

Dès lors, je ne pense pas que cela changerait quoi que ce soit au problème de la réforme de la S. N. C. F. et, qui plus est, les économies, beaucoup plus fortes que celles que nous prévoyons, dans lesquelles vous voulez nous engager, nous interdiraient non seulement de faire cette réforme générale mais d'apporter un certain nombre de réformes sociales que vous-même et vos amis avez demandées ce matin.

Pour que cette réforme puisse être mise en vigueur et qu'en même temps les cheminots puissent bénéficier d'un certain nombre d'avantages sociaux auxquels ils sont attachés, je demande au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis 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. Je viens d'écouter avec beaucoup d'attention la réponse de M. le ministre. J'avoue que je suis perplexe, en ma qualité de représentant de la commission des finances. A aucun moment, il n'a été question de faire approuver par le Sénat la réforme de la S. N. C. F. par le biais du vote d'un amendement ou d'un titre. C'est vraiment vouloir violenter le sentiment du Sénat que de lui demander de voter un budget et, à travers ce vote, de lui faire accepter la réforme de la S. N. C. F. En tout cas, jamais le rapporteur que je suis n'a été informé de cette position du Gouvernement.

J'ajoute, monsieur le ministre, que votre argumentation n'a guère convaincu la commission. Je sais que vous êtes très attaché à la réforme de la S. N. C. F. telle que vous la présentez. Mais il ne m'apparaît pas que la réponse que vous avez faite à M. Souquet puisse nous apporter les apaisements que nous souhaitons.

Vous nous dites : dans la mesure où vous diminuez de 10 milliards de francs anciens de plus les recettes de la S. N. C. F., vous empêcherez la réalisation d'améliorations sociales. C'est une formule assez curieuse. Vous nous dites en même temps qu'il faut faire des économies, et qu'il faut arriver à éponger au maximum le déficit, et lorsque nous vous demandons une diminution de ce déficit vous ne le voulez pas. Pourquoi ? Parce qu'il est nécessaire d'avoir dans l'avenir des crédits suffisants pour pallier les difficultés que pourraient rencontrer le Gouvernement et la S. N. C. F. par suite de la création de situations sociales nouvelles.

Cela correspond exactement, monsieur le ministre, à ce que je vous disais hier. Vous n'êtes pas sûr du tout de ce que vous nous annoncez. Il s'agit d'un déficit problématique, éventuel, supposé. Nous n'en sommes pas à dix milliards de francs près à partir du moment où l'Etat verse quelque 400 à 500 milliards de francs dans les caisses de la S. N. C. F. pour une raison ou pour une autre.

Je pense donc, monsieur le ministre, que vous pouvez accepter l'amendement qui a été déposé. Dans tous les cas, dans l'esprit de ses auteurs — c'est bien ainsi que la commission des finances l'a conçu — cet amendement a pour but de protester de la manière la plus nette contre la suppression des lignes de transport voyageurs et contre le transfert à la route du trafic ferroviaire.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur Courrière, je me permettrai tout d'abord de faire remarquer que cet amendement est déposé non par la commission des finances, mais par le groupe socialiste.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Il a été examiné par la commission des finances.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Mais je ne sais pas quelle est la décision de la commission des finances à ce sujet.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Je vous l'ai indiquée.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Avant le vote qui va intervenir, je vous demande de constater que dès le mois de juillet, à la demande d'un certain nombre de parlementaires, j'ai dit, tenant les engagements de mon prédécesseur, M. Chamant, qu'un débat aurait lieu à l'Assemblée nationale sur ce sujet ; le débat a eu lieu. J'ai ajouté qu'un vote interviendrait

à propos du budget des transports terrestres. L'Assemblée nationale s'est prononcée et le Sénat va être appelé à voter à son tour.

D'autre part, la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat m'a demandé, dans le courant du mois d'octobre, de venir devant elle, ce que j'ai fait bien volontiers. Pendant une bonne après-midi, j'ai fait un exposé sur la réforme de la S. N. C. F. et tenté du mieux possible de répondre à toutes les questions. Tel est exactement le point de la question, sans polémique aucune.

Enfin, vous me dites qu'il doit être possible de trouver 100 millions d'économies supplémentaires. Si nous avions adapté cette année, monsieur Courrière, le budget de la S. N. C. F. à la réforme que nous sommes en train de réaliser, je répète que le déficit aurait atteint un milliard de francs. Or, il est ramené dans le budget de l'année prochaine à 760 millions de francs. Si vous voulez abaisser ce chiffre à 660 millions de francs, vous allez être obligé de demander à la S. N. C. F. des efforts qu'elle ne pourra pas accomplir. Il est déjà très lourd de lui retirer 240 millions de francs de subventions de l'Etat. Nous serions alors obligés de faire des compressions et nous ne pourrions donner aux cheminots un certain nombre de satisfactions que, depuis quelques jours, la S. N. C. F. étudie avec les responsables syndicaux. Il faut savoir ce que nous voulons les uns et les autres. Le Gouvernement et le Parlement remettent en ordre les finances de la S. N. C. F. en même temps qu'ils désirent, comme vous l'avez demandé, accorder aux cheminots certaines satisfactions d'ordre social. On ne peut pas tout faire en même temps !

Pouvez-vous nous dire, monsieur Courrière, quels secteurs devraient être touchés au sein de la S. N. C. F. alors que vous nous demandez parallèlement de ne pas transférer sur route un certain nombre de lignes déficitaires, particulièrement celles dont vous avez parlé ce matin et au sujet desquelles j'ai fourni les renseignements demandés ? (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R.*)

M. Pierre Garet. Je demande la parole.

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

M. Pierre Garet. Monsieur le ministre, je me suis permis, ce matin, de présenter quelques observations auxquelles vous n'avez répondu qu'en partie. Je vous avais notamment demandé — ce qui paraît avoir quelque importance au moment où nous allons délibérer sur l'amendement de M. Souquet — s'il n'eût pas été logique d'examiner d'abord le problème de la coordination des transports. Je pensais notamment à celle du rail et de la route. Notre collègue M. Pinton, qui est intervenu après moi, évoquait, lui, une coordination encore plus poussée puisqu'il faisait intervenir les relations aériennes. Pourriez-vous nous répondre ? Je me demande en effet si, véritablement, nous pouvons nous engager dans une telle réforme alors qu'on aurait dû commencer par la coordination.

Enfin, je désire attirer votre attention sur l'état des routes. Dans la lettre que vous m'avez adressée, comme à différents parlementaires, et dans laquelle vous m'indiquiez que certaines lignes seraient supprimées le 1^{er} avril 1970, vous rappelez la démarche que vous aviez faite auprès de votre collègue de l'équipement pour que, par priorité, il réserve des crédits à la remise en état des routes. Comme je l'ai indiqué ce matin, il me paraîtrait logique d'entreprendre ces travaux avant de procéder aux suppressions de lignes que vous envisagez actuellement. Il semble que ce soit le contraire : on procédera d'abord à la suppression de certaines lignes et, le cas échéant — car je ne sais si M. Chalandon vous a répondu — on fera des travaux sur les routes.

Je voudrais bien, monsieur le ministre, que vous répondiez également à cette question.

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, vous nous avez dit que vous aviez fait une déclaration devant l'Assemblée nationale. Permettez-moi de vous faire remarquer que nous regrettons sincèrement que vous ne l'ayez pas faite ici. Dans tous les cas, les engagements qui ont été pris par l'Assemblée nationale ne sauraient nous lier. D'autre part, dans le projet initial du Gouvernement, il n'est indiqué en aucune manière que le vote du budget entraînera l'adoption du plan de réforme de la S. N. C. F.

Nous sommes donc étonnés d'entendre dire qu'à partir du moment où nous aurons voté le budget nous aurons accepté en même temps les réformes diverses que vous proposez, donc la suppression de ces lignes secondaires. C'est la raison

pour laquelle la commission des finances, après en avoir délibéré et pris la position que je viens d'expliquer, à savoir son opposition à la suppression de ces lignes, croit pouvoir dire qu'en adoptant l'amendement de M. Souquet on s'oppose à cette suppression.

Il me paraît normal que l'on puisse exprimer ici une opinion. Le débat à l'Assemblée nationale n'a pas eu de sanction et les diverses protestations qui se sont exprimées n'ont pas pu se traduire dans un vote. Ici, elles peuvent s'exprimer par un amendement. Les uns et les autres diront s'ils acceptent ou non cette suppression de lignes ferroviaires. C'est ainsi qu'on procède en démocratie. Parler toujours, parler pour ne rien dire ne signifie rien.

Quant à la diminution de dix milliards sur le crédit que vous prévoyez pour la S. N. C. F., permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'ayant rapporté le budget de la S. N. C. F. depuis vingt ans, j'ai trouvé presque tous les ans dans les collectifs des crédits supplémentaires pour pallier les difficultés que connaissait la S. N. C. F. C'est pourquoi, je crois, votre argument ne tient pas.

Chacun d'entre nous doit se déterminer en fonction de sa conscience sur la suppression des lignes secondaires.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je tiendrai tout d'abord à répondre à M. le président Garet que le projet de réforme de la S. N. C. F. est en même temps un projet de coordination. Il est en effet prévu que, d'ici à 1974, il ne devra pas être, sauf exception particulièrement motivée, délivré de licences « zone longue » aux transporteurs routiers. C'est cela la coordination et c'est ce qui s'appelle défendre la S. N. C. F. Contrairement à ce que vient de dire M. Courrière, la réforme de la S. N. C. F. ne consiste pas uniquement à transférer sur route quelques milliers de kilomètres de lignes destinées à un trafic voyageurs assuré par trains omnibus.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Ce n'est qu'un aspect de la question !

M. Raymond Mondon, ministre des transports. On l'a vu sous tous les gouvernements, même des gouvernements dirigés par des amis de M. Courrière...

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Vous l'avez déjà dit !

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je l'ai dit et je le répète ; *bis repetita placent*, maître Courrière. Certains ministres des travaux publics de l'époque, qui étaient souvent socialistes — je ne veux pas citer leurs noms ici, mais vous les connaissez certainement aussi bien que moi — ont procédé autrefois de la même façon, mais sans faire de réforme.

Au contraire, actuellement, nous faisons une réforme dans le cadre de laquelle nous avons inséré cet élément — ce n'est pas le seul — qui entraîne — je l'ai dit ce matin en vous répondant à vous-même, à M. Souquet et à M. Poignant — une diminution de 13 p. 100 du véritable déficit, qui s'élève en 1969 à un milliard de francs. Il faut être clair et précis.

Je répète à l'intention de M. le président Garet que cette réforme comporte en même temps une coordination. Il est singulier tout de même de constater que nous nous sommes attiré des critiques de la part de certains partis politiques et même de certains syndicats, mais également, parce que nous avons suspendu provisoirement, pendant quelques années, la délivrance de licences « zone longue » de marchandises pour les transporteurs routiers, les critiques de la fédération nationale des transporteurs routiers et d'autres syndicats de transporteurs routiers. C'est donc que nous sommes dans la bonne voie et dans le juste milieu, que nous ne favorisons pas plus les transporteurs routiers que la S. N. C. F., mais que nous souhaitons un régime concurrentiel et complémentaire, comme un orateur du parti communiste l'a dit ce matin.

A propos de l'état des routes, je répète pour M. Garet que la plupart des transferts sur route ont lieu dans des secteurs où le trafic routier est actuellement peu important. Lorsqu'on me signale des difficultés particulières — j'ai cité le cas des Landes où un pont n'était pas encore reconstruit et j'ai envoyé une mission dans ce département à ce sujet — je suspens le transfert sur route jusqu'à ce que les travaux soient terminés.

Comme je le lui avais demandé, M. Chalandon a bien voulu m'accorder une priorité pour les routes nationales là où des travaux seront nécessaires pour que le trafic soit transféré sur route.

Je répondrai une dernière fois à M. Courrière que le déficit pour l'an prochain — je laisse les charges complètement de

côté ; nous sommes bien d'accord sur ce point, monsieur le sénateur — n'est plus que de 760 millions. Si nous le ramenons à 660 millions, partant non plus de 5 milliards, mais de 760 millions, comment la S.N.C.F. pourra-t-elle faire face à ses obligations et — je le répète encore une fois à ceux qui se disent les plus ardents défenseurs des cheminots dans le domaine social — comment pourrions-nous accorder à ceux-ci les avantages et même seulement une partie des avantages qu'ils demandent ?

Il m'a toujours été appris que le mieux était l'ennemi du bien. Nous vous proposons une réforme qui nous paraît raisonnable. C'est pourquoi, au nom du Gouvernement, je vous demande de repousser l'amendement de M. Souquet. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général 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 rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Mes chers collègues, étant donné les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, le ministre qui assume la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français fait preuve d'une juste préoccupation lorsqu'il désire, au cours des années à venir, réorganiser la S. N. C. F. pour diminuer son déficit.

Mais je crois aussi que notre collègue M. Courrière, parlant au nom de la commission des finances, traduit le souci, qui s'est manifesté au cours des vingt ans pendant lesquels j'ai appartenu à cette assemblée, de ne pas léser les intérêts économiques de telle ou telle région déterminée.

Or, monsieur le ministre, je retiens personnellement de toute l'argumentation qui a été développée dans cette enceinte que le vote des crédits qui sont demandés par le rejet de cet amendement permet de considérer que la question est tranchée. Si vous placez l'affaire sur ce terrain, je recommanderai à mes collègues de voter contre la position du Gouvernement.

Pourquoi ? Parce qu'il existe une autre solution qui permet de tenir compte de toutes les préoccupations qui se sont manifestées ici. Je regrette que votre âge, monsieur le ministre, comme parlementaire et comme ministre, ne vous ait pas permis de vous souvenir — car je vais fouiller dans les archives — du travail qui a été fait dans cette assemblée, à l'occasion d'un problème qui revenait périodiquement, celui de la suppression d'un certain nombre de kilomètres de lignes de chemin de fer. Notre collègue M. André Morice était alors ministre des travaux publics et le même problème se posait dans des conditions semblables. A cette époque, sous la IV^e République le Parlement, quoiqu'on en ait dit, avait des pouvoirs qui devaient être dans une certaine mesure redoutés du Gouvernement puisqu'on a supprimé dans la nouvelle Constitution deux commissions, la commission de contrôle des entreprises nationalisées et la commission de contrôle de la gestion des crédits de la défense nationale. Sans doute des pouvoirs d'investigation peuvent-ils être donnés individuellement à chacune des commissions de cette assemblée, dont on a réduit le nombre à six, pour effectuer des enquêtes sur tel ou tel point particulier. Sans doute pouvons-nous constituer des commissions d'information dont la vie sera éphémère, car vous savez que d'après la Constitution, celles-ci ne peuvent poursuivre les études qui leur sont confiées au-delà d'une période de quatre mois. Et de plus, elles ne peuvent plus revenir sur le même sujet avant un délai d'un an.

J'ai été président de cette commission de contrôle des entreprises nationalisées pendant un certain nombre d'années avant d'avoir l'honneur d'être désigné par la confiance de mes collègues aux fonctions de rapporteur général.

Cette commission, lorsqu'elle a examiné ce problème, a refusé de ne retenir que cette alternative : suppression de lignes de la S. N. C. F. et remplacement par des transports routiers. Dans mon département, la suppression de la ligne Valence-Nyons n'a pas donné de bons résultats.

Elle a pensé qu'il était peut-être possible de trouver une autre solution et d'utiliser cette infrastructure qui appartient à l'Etat, ne l'oubliez pas. L'Etat entend-il s'en servir ou non ? Votre chef de cabinet sait parfaitement, car il était à ce moment-là sous-préfet d'Apt, ce qui a été fait après la suppression de la ligne d'Apt à Volx. On l'a déclassée, on a enlevé les rails, mais on a laissé les ponts. Et l'on a toujours refusé systématiquement de construire sur cette infrastructure une route qui aurait permis de dégorger le trafic entre les Basses-Alpes et le Vaucluse. Toute l'infrastructure a été détériorée, les maisonnettes des gardes-barrières se sont dégradées. Finalement, on les a louées ou vendues. Les ponts en fer ont rouillé et ne peuvent plus être d'aucune utilisation. Voilà les problèmes dont cette commission s'était préoccupée. Et c'est un membre de votre majorité, monsieur le ministre, M. Bousch — vous pouvez vous

reporter au rapport qu'il a fait — qui disait : qu'on supprime à la S. N. C. F. des lignes déficitaires, c'est compréhensible ; mais l'infrastructure a peut-être une valeur résiduelle et une valeur d'exploitation bien que la ligne soit supprimée.

Si les conseils généraux, si les collectivités locales avaient la possibilité de reprendre cette infrastructure et d'y faire circuler un matériel léger que j'appellerais, des autobus sur rails, un matériel qui n'aura pas besoin d'avoir les mêmes spécifications, ni des conditions d'exploitation aussi rigoureuses que celles de la S. N. C. F., peut-être y aurait-il moyen de continuer à exploiter ces lignes ?

Ce n'est pas une utopie. Pour vous en convaincre, demandez à un autre membre de votre majorité, député d'Indre-et-Loire, de quelle façon fonctionnent des lignes qui, depuis vingt ans, ont été remises pour leur exploitation au conseil général et à des sociétés d'économie mixte et qui aboutissent à Richelieu.

Par conséquent, monsieur le ministre, que vous amputiez la S. N. C. F. du service voyageurs qui ne peut pas être exploité économiquement par elle, je le conçois, dans le cadre de l'œuvre de redressement que vous entreprenez. Mais pourquoi dire que, nécessairement, on va abandonner cette infrastructure si elle est d'une utilisation possible et laisser le trafic à la route ? Ce peut être une solution dans certains cas particuliers, j'en conviens. Mais plus souvent, il sera possible d'utiliser les anciennes infrastructures ferroviaires et de les utiliser dans de bonnes conditions, comme le prouvent des expériences tentées depuis de longues années.

Par conséquent, je vous demande d'étudier les solutions cas par cas, et de laisser soit aux collectivités locales directement si elles le peuvent, soit à des sociétés d'économie mixte, le soin d'exploiter ces lignes dans des conditions plus favorables que ne le faisait la S. N. C. F. car elles pourront utiliser des moyens plus légers et mieux appropriés.

Nous n'entendons pas renoncer à cette possibilité. Or, pour ne pas y renoncer, que faut-il faire ? Cet amendement a été présenté et la commission des finances le fait sien. (*Protestations sur les travées de l'union des démocrates pour la République, de l'union centriste et sur diverses travées à droite.*)

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. La commission des finances ne l'a pas adopté.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. La commission des finances le fait sien à partir du moment où on attache à son rejet la signification que le problème de la suppression des petites lignes est définitivement réglé.

Cet amendement correspond tout à fait à la pensée constante de la commission, que traduit d'une façon permanente le rapporteur général. Vous nous dites, monsieur le ministre, que le vote de cet amendement vous conduirait à abandonner certaines modifications que vous vouliez apporter à la législation de la S. N. C. F. en ce qui concerne le personnel. Mais il ne faut pas oublier que nous sommes en première lecture. Et le seul moyen que nous avons d'étudier ce problème avec vous, c'est de voter cet amendement et d'en débattre dans une commission mixte paritaire, car nous ne voulons pas nous contenter d'enterrer cette alternative : fermeture de lignes et trafic assuré par route. Vous avez d'ailleurs convoqué les représentants du midi de la France dans votre bureau vendredi prochain. Nous acceptons les fermetures de lignes lorsqu'elles apparaissent indispensables, mais une autre solution peut être trouvée avec les collectivités locales, préférable au report du trafic sur la route.

Je vous demande, monsieur le ministre, de ne pas considérer le problème comme clos. Je proposerai à mes collègues dans la loi comportant diverses dispositions financières, un amendement correspondant à la préoccupation que j'ai exposée et qu'ils adopteront certainement.

Vous entendez que l'on vous restitue vos crédits et je n'y vois personnellement pas d'inconvénient. Mais il faut en même temps établir obligatoirement cette concertation avec les autorités et les collectivités locales qui permettra, cas par cas, d'examiner l'utilisation que l'on peut faire de cette infrastructure abandonnée par la S. N. C. F. pour le trafic voyageurs.

C'est le bon sens, je crois, et je ne manquerai pas à ce moment de vous communiquer les rapports établis par cette commission pour qu'une solution raisonnable soit recherchée et trouvée.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission. 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. Monsieur le rapporteur général, vous connaissez l'amitié que je vous porte. Je ne veux absolument pas aborder le problème

au fond, mais je voudrais tout de même soulever une question de procédure. Nous nous sommes réunis en commission des finances hier pour examiner les amendements. Il a été décidé, au sein de cette commission dont vous êtes le rapporteur général et dont vous devez par conséquent traduire la pensée, de s'en remettre, pour les amendements, à la sagesse du Sénat. (*Vifs applaudissements sur les travées de l'U. D. R. et à droite.*)

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

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Il n'y a aucune contradiction avec vos propos et ceux que je viens de tenir. (*Protestations sur les mêmes travées.*)

Je fais mien cet amendement au nom de la commission des finances, en conséquence de la signification qu'on a voulu lui donner, parce que nous ne voulons pas à la commission des finances, vous le savez bien, que des lignes ferroviaires soient fermées sans consultation des autorités locales et sans autre alternative que le recours à des transports routiers.

J'admets parfaitement que cet amendement soit repoussé par l'assemblée.

Mais nous proposerons de le remplacer par un article qui prévoira, dans chaque cas particulier, l'étude, avec les autorités et les collectivités locales, de la possibilité d'exploiter dans les conditions les plus favorables les tronçons de voies qui seront déclassées pour le trafic voyageurs.

Voilà très exactement ce que je viens de dire. On vous proposait de considérer le problème comme tranché. Avec ou sans le vote de l'amendement, je dis : non, il ne l'est pas !

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

M. le président. Il conviendrait de clore ce débat car nous avons déjà pris un retard de quatre heures.

La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Yvon Coudé du Foresto, vice-président de la commission. Je suis d'accord pour que vous repreniez l'amendement en votre nom personnel, mais vous ne pouvez le faire au nom de la commission des finances puisqu'elle ne s'est pas réunie depuis la décision qu'elle avait prise. Je ne prends pas parti sur le fond. D'ailleurs nous sommes presque tous d'accord sur le point de vue que vous avez défendu. Mais il est indéniable que vous ne pouvez pas parler au nom de la commission des finances en reprenant, en son nom, un amendement qu'elle n'a pas discuté. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et à droite.*)

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

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Je crois que le débat ne peut pas se clore ainsi, car le sujet est trop sérieux. Hier, en commission des finances, nous étions convenus que nous nous en remettrions à la sagesse du Sénat, dans la mesure où il n'y aurait pas de fait nouveau. Or, il y a un fait nouveau : M. le ministre prétend que l'adoption ou le rejet de cet amendement tendra au rejet ou à l'adoption du Plan du Gouvernement.

C'est précisément parce que la commission des finances — et je l'ai dit dans mon rapport — s'est opposée à la suppression des lignes secondaires, qui fait partie du plan de réorganisation gouvernementale, que j'ai cru devoir dire ici, que le vote de l'amendement entraînait le rejet de la position du Gouvernement. Si ce dernier ne nous avait pas mis l'épée dans les reins en nous disant : « si vous votez l'amendement, vous acceptez la décision du Gouvernement », je n'aurais pas pris une telle position.

Etant donné que certains de mes collègues paraissent contester la position que j'ai prise, je demande la réunion de la commission des finances. (*Mouvements divers.*)

M. François Schleiter. Je demande la parole.

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

M. François Schleiter. Je voudrais intervenir comme président de groupe et je pense que ni M. André Colin, ni mes collègues ne me contrediront. Je voudrais demander à M. le président du Sénat et à M. le rapporteur général de la commission des finances dans quelles conditions ils envisagent de nous faire poursuivre l'examen du budget.

Nous voulons bien siéger le samedi, le dimanche, toutes les nuits jusqu'à trois heures du matin, mais il me paraît que la tournure du débat devient inquiétante. (*Applaudissements au centre, à droite et sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

Monsieur le rapporteur général, j'aimerais avoir de votre part, quelques éclaircissements.

M. le président. Avant de donner la parole à M. le rapporteur général, je voudrais rappeler au Sénat que, ce matin, à la fin de la séance, la décision a été prise de poursuivre au début de l'après midi la discussion du budget des transports terrestres et de l'aviation civile.

M. François Schleiter. A condition de continuer la séance et de ne pas la suspendre !

M. le président. Dans ces conditions, nous aborderons avec retard la discussion des crédits militaires qui avait été prévue pour seize heures.

Il faut que le Sénat soit conscient du fait que, si nous prenons trop de retard aujourd'hui, nous n'aurons même pas la possibilité de le rattraper dimanche.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. C'est exact.

M. le président. J'insiste donc auprès de vous, mes chers collègues, pour que le Sénat ne prenne pas davantage de retard.

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

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Effectivement, monsieur le président, nous prenons un retard considérable. Si nous en prenions encore, comme le fait remarquer M. Schleiter, nous ne pourrions même pas, dimanche, nous mettre à jour. Mais M. Courrière ne vous a pas demandé une suspension de séance. La séance ici peut parfaitement se poursuivre pendant la réunion de la commission des finances, qui ne durera que dix minutes puisqu'elle n'aura qu'à se prononcer sur le sens donné à cet amendement.

M. le président. Vous proposez donc que nous réservions l'amendement.

M. François Schleiter. Je demande la parole.

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

M. François Schleiter. Vous venez, monsieur le président, de faire appel à la courtoisie qui est de tradition en cette maison. Je pense que la commission des finances aura l'occasion de se réunir et d'entendre et le rapporteur général et le rapporteur spécial. Mais c'est avec amitié et courtoisie, que je demande au président Courrière de bien vouloir renoncer à cette suspension dans l'immédiat.

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. Je répondrai à mon ami M. Schleiter que cela m'est impossible. Rapporteur spécial de la commission des finances, je crois comprendre que certains déclarent que ce que j'ai dit ne correspond pas au sentiment de cette commission. Comment, dans ces conditions, voulez-vous que je continue à remplir le mandat qui m'a été confié ? Je suis bien obligé de demander une réunion de la commission des finances pour que je puisse lui remettre ce mandat. C'est clair.

M. le président. Je vous propose donc de réserver le vote sur l'amendement de M. Souquet et de passer immédiatement à la discussion des amendements présentés l'un par M. Pierre Brousse, l'autre par M. Billiemaz, étant entendu que pendant que la commission des finances se réunirait, un de ses membres resterait au banc des commissions pour parler en son nom.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il semble y avoir un malentendu. La réforme de la S.N.C.F. se traduit, dans le budget, par un déficit non pas d'un milliard de francs mais de 760 millions et cela en vertu de l'avenant à la convention adopté en accord avec le Gouvernement par le conseil d'administration de la S.N.C.F. qui avait compétence pour ce faire.

On veut mêler à cette affaire les suppressions de lignes. Or, je tiens à dire très amicalement à votre rapporteur général, qui est entré à peu près en même temps que moi au Parlement, lui au Sénat, moi à l'Assemblée nationale — nous connaissons donc bien les problèmes relatifs à la S.N.C.F. — que les suppressions de lignes ne relèvent pas de la loi, donc de la compétence du Parlement. Que ce soit sous la III^e ou sous la IV^e République, les transferts sur route de lignes de voyageurs-omnibus ont été effectués sans que le Parlement ait été consulté.

La bataille livrée autour de cet amendement se révèle donc inutile et inefficace. Nous vous demandons simplement de voter, pour 1970, une subvention de l'Etat à la S. N. C. F. de 760 millions de francs au lieu d'un milliard. Si vous la diminuez de 100 millions de francs, vous ne permettez plus à la S. N. C. F. d'assurer normalement son service. C'est tout. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et à droite.*)

M. le président. Monsieur Courrière, persistez-vous à demander une réunion de la commission des finances ?

M. Antoine Courrière. Je demande que l'on termine le débat et que la commission des finances se réunisse immédiatement après. Etant donné la façon dont mes paroles ont été interprétées par certains de mes collègues de la commission des finances (*Exclamations sur les travées de l'union des démocrates pour la République et à droite*), il ne m'est pas possible de conserver le rapport dont j'ai été chargé, et je vous demande de le comprendre, monsieur le président.

M. le président. Je rappelle la proposition que j'ai faite tendant à réserver le vote sur l'amendement n° 39.

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

L'amendement n° 39 est réservé.

Sur le titre IV, je suis saisi de deux autres amendements, relatifs à l'exploitation de la R. A. T. P., qui peuvent être soumis à une discussion commune.

Le premier, portant le n° 67, présenté par MM. Pierre Brousse et Pinton, a pour objet de réduire le crédit du titre IV de 663 millions de francs.

Le second, portant le n° 63, présenté par M. Billiemaz au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tend à réduire le crédit du titre IV de 191.700.000 francs et, en conséquence, de le fixer à moins 145.347.000 francs.

La parole est à M. Pierre Brousse pour défendre l'amendement n° 67.

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'amendement que j'ai déposé avec M. Pinton tend à supprimer en totalité la participation de l'Etat au déficit de la Régie autonome des transports parisiens. Il reprend l'esprit et complète le sens de l'amendement déposé, au nom de la commission des affaires économiques, par notre collègue M. Billiemaz, qui tendait seulement à une réduction de ce crédit.

Il n'est pas dans notre intention de créer une opposition Paris-province, ni de nier qu'un problème important ne se pose au sujet du déficit de la R. A. T. P. Partout dans le monde les réseaux de transport urbain éprouvent des difficultés financières dues au développement de l'automobile, à l'extension des lignes avec la croissance des banlieues, à quoi s'ajoute, pour la R. A. T. P., l'inscription pendant tant d'années du prix des transports parisiens dans l'indice servant au calcul du S. M. I. G.

C'est pourquoi nous voulions proposer un amendement répartissant les 633 millions de francs prévus comme participation de l'Etat au déficit de la R. A. T. P. en 1970 entre celle-ci et les différentes villes de France disposant d'un réseau de transports en commun, et cela proportionnellement à leur population. Mais la procédure budgétaire actuelle ne nous le permet pas. Aussi, avons-nous employé la formule de la suppression de crédit pour protester contre la différence de régime appliquée aux usagers des transports en commun selon qu'ils habitent la région parisienne ou les villes de province.

En effet, monsieur le ministre, il n'est pas équitable qu'une seule région de France voie l'Etat combler 70 p. 100 du déficit de ses transports en commun, pour ne pas parler du déficit de la S. N. C. F. relatif aux lignes de banlieue, alors que, pourtant, la région parisienne est la seule où les salariés perçoivent mensuellement une prime de transport.

Il est même profondément injuste que, pendant ce temps, dans des conditions sensiblement analogues — vous le savez, monsieur le ministre, puisque vous êtes maire d'une grande ville — toutes les autres villes de France disposant d'un réseau de transport en commun, qu'il soit en régie ou concédé, soient tenues d'assurer, par leurs seules ressources, l'équilibre financier de ce réseau.

Or, elles sont contraintes de le faire à la fois en augmentant le prix des transports qui sont beaucoup plus élevés qu'à Paris — de une fois et demie à deux fois, comme l'a montré M. Billiemaz — et par l'octroi de subventions pesant sur tous les contribuables locaux qui participent cependant, en tant que contribuables nationaux, au règlement du déficit des transports en commun de la région parisienne depuis de nombreuses années, ce qui, soit dit en passant, est une bien curieuse façon d'inciter à la décentralisation.

Il ne peut en effet, monsieur le ministre, y avoir deux poids deux mesures : ou bien il n'y a de subventions pour personne, ou bien toutes les villes ayant un réseau de transports en commun, en régie ou concédé, reçoivent une subvention proportionnelle au nombre d'habitants concernés, ce qui, pour avoir un ordre de grandeur, représenterait, au tarif de la R. A. T. P., de 60 à 70 millions de francs pour l'agglomération lyonnaise ou marseillaise et près de 6 millions de francs pour une ville de l'importance de celle que j'ai l'honneur de représenter.

Hier, monsieur le ministre, votre collègue M. Chalandon nous parlait de la cohérence qui s'impose plus que jamais aujourd'hui à l'Etat. Voilà, me semble-t-il, une excellente occasion de marquer la volonté du Gouvernement d'y tendre.

M. le président. La parole est à M. Billiemaz, pour défendre l'amendement n° 63.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour la première fois cette année le déficit de la R. A. T. P. va atteindre un milliard de francs et l'ensemble des contribuables français, qu'ils soient parisiens ou provinciaux, va participer au comblement de ce déficit à concurrence de 702 millions de francs.

Nous reconnaissons bien volontiers que l'étendue de la région parisienne pose à ses habitants, notamment aux travailleurs, des problèmes particuliers ; mais la situation n'est pas tellement différente pour ceux qui résident dans de nombreuses métropoles de province, telles que Marseille, Lyon, Bordeaux, Lille, Toulouse et j'ajouterais Metz, où les trajets sont d'autant plus longs qu'il n'y existe pas de métropolitain.

Or les usagers des transports de ces villes paient leurs déplacements, si j'ose dire, au prix coûtant, c'est-à-dire d'une fois et demie à deux fois plus cher que les Parisiens.

Dès lors est-il raisonnable de demander à ces provinciaux, déjà défavorisés, de contribuer directement, et à concurrence de plus des deux tiers, au maintien des tarifs des transports parisiens à un niveau de rentabilité très insuffisant ?

On reconnaît, en effet, que, pour respecter la vérité des prix, le module tarifaire devrait être porté de 0,60 franc à 1,07 franc.

Pour ces motifs de simple équité, tout en reconnaissant la situation particulière de notre capitale, nous demandons que la participation de l'Etat soit ramenée du taux actuel de 70 p. 100 à celui de 50 p. 100.

M. Jean Bertaud. Je demande la parole contre les amendements.

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

M. Jean Bertaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous demande de m'excuser d'intervenir dans ce débat qui, après s'être prolongé fort tard la nuit dernière, nous retient encore cet après-midi. Mais je me permets de croire que l'on me le pardonnera.

Mon intervention surprendra peut-être quelques-uns de mes collègues car on voit rarement, en effet, le président d'une commission ne pas être totalement d'accord avec son rapporteur. Je veux croire qu'on ne me fera pas grief de la position que je crois devoir prendre.

Bien que j'aie le privilège de la double appartenance, je ferai abstraction de ma qualité de président de la commission des affaires économiques. C'est donc uniquement en tant qu' élu de la région parisienne, et à ce seul titre, interprétant d'ailleurs la pensée des administrateurs locaux des nouveaux départements de cette même région, que je crois devoir retenir quelques instants votre attention pour revenir sur la définition de l'indemnité compensatrice prévue par le régime financier de la R. A. T. P., ainsi que sur les modalités de répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales.

Bien des arguments, en effet, militent en faveur du maintien de cette répartition qui a l'avantage de limiter raisonnablement la participation de chacune des collectivités intéressées de la région parisienne. Tout d'abord, la Régie ne peut qu'appliquer les tarifs fixés par le Gouvernement qui a eu préalablement connaissance et justification des barèmes qu'il conviendrait réellement de percevoir pour que la gestion des transports parisiens soit financièrement équilibrée. Il appartient donc à l'Etat de supporter, au moins pour une large part, les conséquences d'une politique qu'il juge saine sur le plan général.

Il y a lieu de noter, ensuite, que les collectivités de la région parisienne assument de très lourdes charges d'équipement qui profitent, en fait, non seulement à elles-mêmes mais aussi, en raison de la structure étoilée du pays, à l'ensemble de celui-ci.

N'oublions pas, par ailleurs, que la Régie paie 15 p. 100 d'impôt sur la totalité des subventions reçues ; dans l'état actuel

de la répartition celle-ci devient donc approximativement 64 p. 100 plus 36 p. 100 et se rapproche très sensiblement de la répartition souhaitée par certains.

En outre, les contribuables de la région parisienne assurant la moitié de l'effort fiscal du pays, la part réelle de la province s'établit, en fait, à 32 p. 100 de ce que l'on dénomme indûment le déficit de la R. A. T. P. (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

L'actuelle répartition est plus juste qu'il ne paraît à certains. Alors que le Gouvernement exerce un contrôle prééminent sur les transports de la région parisienne, ses habitants en assument directement par le jeu des tarifs, ou indirectement par voie fiscale, les dépenses à concurrence de 85 p. 100, alors que le reste de la communauté nationale, à qui ils bénéficient également, certes, dans une plus faible mesure, ne supporte que 15 p. 100 de celles-ci.

Pour l'exercice 1970, les dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. estimées prévisionnellement avec le plus grand souci de demeurer en accord avec la politique générale de stricte économie appliquée au pays doivent s'élever à 2.385 millions de francs, ce qui impliquerait un prix de vente du billet de métro, en deuxième classe, ou module d'équilibre, de 1,068 franc.

Ce prix de 1,068 franc serait très certainement jugé inapplicable par le Gouvernement qui fixera le module d'application à une certaine valeur qu'il aura jugée admissible : 0,60 franc comme actuellement, ou 0,70 franc ou même 0,80 franc.

Selon le module choisi, l'indemnité compensatrice s'élèverait dans les divers cas : pour un module d'application de 0,60 à 1.050 millions de francs ; pour un module d'application de 0,70 à 823 millions ; pour un module de 0,80 à 670 millions de francs.

Veillez m'excuser, mes chers collègues, de ces quelques précisions techniques justifiant à mes yeux et aux yeux, bien entendu, des populations que nous représentons, le maintien de l'actuelle répartition des charges de déficit de la R. A. T. P. entre l'Etat et les collectivités locales.

J'ajouterai que le problème du financement de la R. A. T. P. posé par la proposition qui vous est faite de modifier le *statu quo* devrait être inclus dans le contexte du projet de réforme du statut de la R. A. T. P., dont M. le ministre des transports nous annonce la mise à l'étude. Cela nous éviterait chaque année de le voir remis en question.

En concluant, je pense que nul ne peut contester que, par le poids de ses impôts dont le produit est ensuite réparti, sous des formes diverses, entre tous les départements, la région parisienne concourt puissamment — et je m'en félicite — à l'équipement, à la modernisation et au développement économique et social de ces régions qui sont ici — on ne m'en voudra pas de terminer par ces mots — si bien représentées et si bien défendues. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R.*)

M. Serge Boucheny. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boucheny, contre les amendements.

M. Serge Boucheny. Je ne voudrais pas abuser du temps de nos collègues dans le débat qui se déroule actuellement.

Nous ne nous prêterons pas, nous, groupe communiste, à une querelle sordide visant à opposer la province à Paris, car à notre avis, comme nous l'avons déjà dit, il s'agit bien plutôt de déterminer les causes exactes du déficit de la R. A. T. P. La majorité des services publics, des administrations et des grandes sociétés se trouve concentrée à Paris. Nous estimons donc, et nous confirmons les propositions que nous avons déjà faites, que ce sont en particulier les grandes sociétés qui doivent concourir au déficit de la R. A. T. P.

Ne voulant pas abuser de la patience du Sénat dont on se plaît à vanter la sagesse, je conclurai en déclarant que nous ne devons pas nous prêter à cette manœuvre qui consiste à vouloir dresser les habitants de Paris contre ceux des autres régions de France. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. le président. Mlle Rapuzzi et M. Voyant m'ont également demandé la parole, mais je ne pourrai la leur donner que dans le cadre des explications de vote.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements en discussion ?

M. Raymond Mendon, ministre des transports. Mesdames et messieurs les sénateurs, ce débat n'est pas nouveau, tant pour vous que pour moi-même car voilà longtemps qu'il a été évoqué à l'Assemblée nationale. Je me souviens, en particulier, d'un amendement de M. Pleven, aujourd'hui garde de sceaux, voté en 1956 ou en 1957.

Je me permets de rappeler au Sénat qu'à l'époque le budget de l'Etat supportait intégralement le déficit de la R. A. T. P. L'amendement de M. Pleven ayant été adopté, en 1959, le Gouvernement a prévu par décret que 70 p. 100 resteraient à la charge du budget de l'Etat et que 30 p. 100 passeraient à la charge des collectivités locales de la région parisienne.

Puisqu'on a fait allusion au fait que j'étais maire d'une ville de province, croyez que je ne souhaiterais pas, qui que nous soyons et quelles que soient nos opinions politiques, qu'il y ait conflit entre Paris et la province.

Monsieur Brousse, nous avons tous nos problèmes et nous savons combien est lourde, pour nos budgets municipaux, la charge résultant du déficit des transports en commun de nos villes respectives, mais croyez-vous que ce soit vraiment à l'occasion du vote d'un budget que nous puissions résoudre ce problème ?

M. Pleven avait posé la question à l'époque et nous avons donc prévu 30 p. 100 à la charge des collectivités locales parisiennes. Vous demandez, vous, la suppression totale de la participation de l'Etat, alors que M. Billiemaz, au nom de la commission des affaires économiques, propose que cette participation soit réduite de 70 à 50 p. 100. Vous constatez combien les objectifs des uns et des autres sont encore éloignés.

J'ai eu l'occasion de dire ce matin, à une heure trente, et je l'ai répété vers midi à la tribune, qu'après l'étude de la réforme de la S. N. C. F. nous entreprenons une étude identique concernant la réforme de la R. A. T. P., cela en liaison avec les collectivités locales de la région parisienne et les syndicats.

Croyez-vous — je m'adresse aux maires, aux élus locaux et cantonaux que vous êtes comme moi — qu'il soit particulièrement efficace de vouloir trancher dès maintenant à ce sujet ? Que vous manifestiez votre opinion, je le conçois fort bien, mais imaginez-vous que c'est en réduisant, l'année prochaine, la subvention de l'Etat à la R. A. T. P. que vous résoudrez le problème ?

C'est d'autant plus vrai que nous sommes en train, dans nos collectivités locales, de préparer et de faire voter nos budgets. Je vous demande de penser aussi aux collectivités locales, non seulement de Paris, mais également de la région parisienne qui verraient leurs charges augmenter dans des proportions particulièrement importantes, alors que déjà les contribuables se plaignent de la charge que représentent la cote mobilière, la patente, l'impôt sur le foncier bâti et non bâti ; ce serait un déséquilibre total !

Alors, monsieur Brousse, monsieur Billiemaz, qu'il y ait une étude sérieuse et approfondie à entreprendre en liaison avec les élus locaux, avec les syndicats, avec les collectivités locales, j'en suis entièrement d'accord, et plus que quiconque je suis particulièrement pressé de la voir menée à bien.

A l'Assemblée nationale, un député de l'Aveyron avait déposé le même amendement que M. Billiemaz — lequel ne va pas aussi loin que le vôtre, monsieur Brousse — et ce député a bien voulu le retirer. Cet amendement a ensuite été repris par M. Dumortier, député socialiste de Boulogne-sur-Mer, si j'ai bonne mémoire, qui l'a retiré également parce que, comme son collègue, il a compris qu'il fallait se placer au-dessus des divergences politiques et qu'il s'agissait simplement d'un problème d'intérêt à la fois général et local.

Alors je vous demande, même si vous ne faites pas totalement confiance au Gouvernement dans tous les domaines, de faire confiance au moins au ministre des transports qui, maire d'une cité, a le même souci que vous de faire étudier ce problème le plus rapidement possible de façon à dégager une solution efficace. (*Applaudissements sur un certain nombre de travées de l'union des démocrates pour la République et de la droite.*)

M. Pierre Brousse. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brousse, pour répondre au Gouvernement.

M. Pierre Brousse. Monsieur le ministre, je serais tout prêt à accéder à votre désir et je le ferai, je pense, avec l'accord de mon collègue M. Pinton, car nous savons bien que l'on ne peut pas soustraire du budget une somme aussi importante.

Le drame de ce pays, le manque de cohérence extrême auquel je faisais allusion à la fin de mon exposé, c'est le fait qu'en définitive nous n'ayons que la ressource de l'amendement, non pas pour aller au fond des choses — il faudrait plus de temps — mais pour faire ressortir le fait que sur les budgets de toutes les villes de province pèsent, en matière de transports, les mêmes charges que celles qui incombent à la région parisienne du fait de la R. A. T. P.

Pendant que nous parlons — trop sans doute — on ne fait pas d'aménagement du territoire. Que vous le vouliez ou non, il

existe une prime à la région parisienne qui renforce l'étoile dont parlait M. Bertaud, cette étoile héritée de Napoléon et qui coûte si cher au reste de la France.

Sans vouloir opposer Paris à la province, n'oublions pas que l'intérêt de la France réside dans l'existence d'un équilibre et d'une harmonie. Il ne faudrait pas que Paris devint un monstre, une énorme ville comme New York, par exemple, ou il est impossible de vivre.

Alors, monsieur le ministre, vous me voyez dans un grand embarras. Nous éprouvons beaucoup de scepticisme à l'égard des groupes de travail, des commissions et des promesses et je crains que, l'an prochain, un amendement semblable ne soit déposé de nouveau devant vous ou votre successeur, ce que je ne souhaite pas ; nous serions alors ramenés au problème précédent.

D'un autre côté, je comprends bien, en tant qu'élu, qu'on ne peut enlever une somme pareille de votre budget. Je suis donc dans un embarras quasi cornélien. Nous avons entendu trop de belles promesses et nous sommes maintenant méfiants à leur égard.

Nous pourrions cependant retirer notre amendement si M. Pinton en est d'accord.

M. Auguste Pinton. Non ! Je regrette.

M. Pierre Brousse. Je le maintiens donc.

Il y a autant d'arguments pour que d'arguments contre. Le maintien de l'amendement a l'inconvénient d'allonger le débat, mais il a l'avantage d'inciter le Gouvernement à agir plus vite.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous êtes l'héritier d'une situation qui ne date certes pas de votre entrée au ministère.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. La commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. L'amendement déposé tout à l'heure par notre collègue M. Courrière et l'intervention du rapporteur général, quelque houle qu'elle ait pu provoquer dans l'assemblée, a été, je le pense, profitable, car elle a permis de dissiper le malentendu qui existait entre le Gouvernement et la commission.

Le rapporteur général, avec l'accord de son collègue, M. Courrière, a posé au ministre une question. La réponse que nous avons mise au point ensemble (*Sourires*) nous donne satisfaction et permettrait de réaliser ainsi l'économie de temps à laquelle nous conviait tout à l'heure notre collègue, M. le président du groupe des indépendants, à moins que vous ne préféreriez que la commission des finances se réunisse. (*Mouvements divers.*)

M. Maurice Bayrou. C'est un véritable cirque !

M. le président. Monsieur le ministre, avez-vous une déclaration à faire ?

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, tout à l'heure, comme je l'avais fait dans la nuit et ce matin, je n'ai cessé de répéter que, représentant le Gouvernement, je n'avais pas le droit d'oublier non plus les intérêts des collectivités locales, que je connais particulièrement bien, comme d'ailleurs beaucoup d'entre vous qui sont maires et conseillers généraux depuis au moins une bonne vingtaine d'années.

Alors, monsieur le rapporteur général, je pense, entre gens de bonne foi, qu'il peut être entendu que le ministre des transports sera d'accord avec la S. N. C. F., avec vous-même et votre commission ainsi qu'avec l'ensemble du Sénat — comme j'ai pu le dire devant l'Assemblée nationale — pour examiner toutes les suggestions émanant des collectivités locales et concernant l'exploitation des lignes qui seraient trop déficitaires.

Bien entendu, je dois en même temps attirer votre attention sur le fait qu'il y a là un problème de budget des collectivités locales qui se pose, de même que pour la R. A. T. P. Mais si M. le rapporteur général me fait des suggestions, de même que je l'ai déclaré, je suis tout prêt à envoyer en province des *missi dominici*, comme je l'ai fait à plusieurs reprises depuis quatre ou cinq mois, car je désire sur toutes ces questions dissiper les malentendus.

Croyez bien que de la part du Gouvernement il n'y a aucune arrière-pensée et je souhaiterais qu'il n'y en eût aucune de la vôtre ; c'est d'ailleurs ce qui m'apparaît.

Je suis tout à fait d'accord pour accueillir les suggestions des collectivités locales et je commencerai dès vendredi en recevant les préfets et les élus de la région Provence-Côte d'Azur. (*Applaudissements sur plusieurs travées de l'union des démocrates pour la République et de la droite.*)

M. André Méric. Et pour les lignes déjà fermées et qui ne méritaient pas de l'être ?

La question est importante, et je suis prêt à reprendre l'amendement s'il était retiré. (*Exclamations à droite et sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 39.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 10 :

Nombre des votants	281
Nombre des suffrages exprimés	240
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	121
Pour l'adoption	73
Contre	167

Le Sénat n'a pas adopté.

Nous en revenons à l'amendement n° 67, auquel s'oppose le Gouvernement, et pour lequel la commission laisse le Sénat juge.

La parole est à M. Pinton, pour explication de vote.

M. Auguste Pinton. Il est parfaitement exact de dire que demander par amendement la suppression totale ou partielle des crédits est absurde.

Mais qu'est-ce qui est absurde en vérité ? C'est le règlement qui nous empêche, comme nous l'aurions voulu, de déposer un amendement indicatif pour attirer l'attention du Gouvernement sur un problème dont personne ne peut nier qu'il existe. Comme cela nous est interdit, il nous faut bien recourir à cette procédure dont je reconnais qu'elle est stupide. Encore une fois, la faute en est au règlement.

M. le président. Il ne s'agit pas du règlement, mais d'une loi organique.

M. André Méric. C'est la même chose !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Non ; c'est pire !

M. Auguste Pinton. Pourquoi ces crédits ? Parce que le prix des transports parisiens, par la volonté du Gouvernement, est notoirement insuffisant. Comme ce prix figure dans un certain indice, on s'interdit de le majorer.

Vous nous avez renvoyé aux années 1956 et 1957 ; j'ai le souvenir précis de propositions que j'avais faites et qui avaient été repoussées par le ministre des finances.

On a parlé tout à l'heure du module d'application que l'on situait de 1 franc à 1,08 franc. J'ignore ce qu'il en est dans d'autres villes, mais je puis affirmer que, dans une ville que je connais bien, que je n'ai pas l'honneur de l'administrer, le prix du transport pour un trajet simple correspond exactement au chiffre indiqué pour la région parisienne.

Vous dites, monsieur le ministre, qu'il ne faut pas couper la province de Paris. Bien sûr, et loin de nous cette pensée. Mais l'égalité consiste à mettre tout le monde dans la même situation et non à maintenir certains dans une position plus favorable. Quoi qu'il en soit, il n'est pas du tout dans mon intention d'engager un débat sur un pareil sujet.

Nous avons déposé cet amendement pour que le problème soit pris en considération. Nous savons, mes chers collègues, que le texte que nous votons n'est pas définitif. Dans ces conditions, je suis prêt à prendre l'engagement qu'en seconde lecture cet amendement ne sera pas présenté à nouveau ; pour l'heure, nous souhaitons que le problème soit examiné par le Gouvernement car il mérite qu'on s'y arrête.

M. le président. La parole est à M. Voyant, pour explication de vote.

M. Joseph Voyant. Je voterai cet amendement pour les raisons rapidement développées par notre collègue M. Brousse, parce qu'il favorise une politique d'aménagement du territoire visant à la déconcentration urbaine.

Jean-François Gravier, quand il a écrit : « Paris et le désert français », en 1947, avait déjà constaté que l'ensemble des subventions de l'Etat accordées à l'agglomération parisienne équivalait à celles données à l'agriculture française. Je ne sais pas où on en est aujourd'hui, mais on constate qu'en matière de transports comme en d'autres domaines, de nombreuses subventions de l'Etat sont accordées à Paris pour des services qu'ils devraient payer, comme dans les villes de province, à leur juste prix. Cette situation aurait dû cesser depuis longtemps. Depuis vingt-trois ans que j'ai l'honneur de siéger au Sénat, toutes les années le problème se pose ; toutes les années, on promet une solution et toutes les années nous en revenons au même point.

Le Sénat devrait manifester par son vote son désir de voir les Parisiens payer les transports à leur juste prix comme les autres villes de France. Si l'on y parvenait, il est certain que beaucoup d'industries, beaucoup de commerces, beaucoup de Parisiens même, s'en iraient en province et auraient intérêt à y aller. Ainsi serait encouragée la politique de déconcentration et de décentralisation industrielle que l'on prône depuis plus de vingt ans. (*Murmures sur les travées communistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Nous en arrivons au vote sur l'amendement n° 63.

Cet amendement est-il maintenu ?

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Cet amendement n'a pas pour but de diviser la province et Paris. Il tend simplement à attirer votre attention sur le déséquilibre qui existe entre le prix des transports parisiens et celui des transports provinciaux. Vous avez pris des engagements ; vous avez déclaré que vous alliez entreprendre la réforme des transports parisiens. Si vous pouviez confirmer cet engagement, je serais prêt à retirer mon amendement.

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je confirme ce que j'ai déjà eu l'occasion de déclarer cette nuit et ce matin, à savoir que nous nous sommes déjà engagés dans une réforme importante de la R.A.T.P., réforme réclamée d'ailleurs par les élus de Paris eux-mêmes, car ce déficit leur devient véritablement insupportable. Je peux donc prendre l'engagement de vous soumettre, vers le milieu de 1970, un projet de réforme sérieuse.

C'est un problème auquel je me suis particulièrement attaché en ma qualité d'élu local depuis de nombreuses années et qui suscite des remous, non seulement à Paris et dans la région parisienne, mais aussi dans toutes les collectivités locales de France.

Je serais heureux d'ailleurs, au début de l'année prochaine, de m'en entretenir avec la commission des affaires économiques du Sénat, de faire un tour d'horizon avec elle sur ce sujet avant de prendre des décisions. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?...

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 63 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre IV, au chiffre de : plus 46.353.000 francs.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

ETAT C

(*Mesures nouvelles.*)

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 4.700.000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme.

(*Les autorisations de programme sont adoptées.*)

M. le président. « Crédits de paiement, 3.200.000 F. » — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 153.900.000 F. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 39.756.000 F. » — (*Adopté.*)

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. En priant M. Fortier, rapporteur spécial pour les dispositions concernant l'aviation civile, de m'en excuser, je renouvelle ma demande de réunion immédiate de la commission des finances.

M. le président. Pendant que la commission se réunira, nous poursuivons la discussion.

II. — AVIATION CIVILE

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

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 ministre, monsieur le président, cette nuit, à Toulouse, s'est éteint Didier Daurat. C'était le fondateur de l'aéropostale et donc un des pionniers de l'aviation commerciale. Il était connu dans le monde entier et avait été élevé récemment à la dignité de grand officier dans l'ordre de la Légion d'honneur. Je me devais, au moment où nous allons examiner le budget de l'aviation civile, d'évoquer la mémoire de celui qui fut l'une des plus grandes figures de l'aviation française.

Mes chers collègues, un trafic aérien qui double tous les cinq ans, l'apparition dès 1970 des appareils subsoniques gros porteurs, l'arrivée dans quatre ans des appareils supersoniques de type commercial volant à une vitesse de l'ordre de mach 2, le développement spectaculaire de l'aviation générale, telles sont les nouvelles dimensions du transport aérien. Elles impliquent : une adaptation rapide des infrastructures et des techniques, avec comme corollaire des investissements considérables et des problèmes de personnels ; une adaptation des structures administratives nécessaires au développement de cette aviation civile et commerciale, condamnée à l'expansion ; une politique budgétaire dynamique et hardie, si on ne veut pas voir s'accumuler des retards qui seraient dommageables pour le pays sur le plan de l'expansion des affaires et du tourisme.

Le Gouvernement en a pris conscience. C'est pourquoi le budget pour 1970 qui nous est soumis est globalement en augmentation de 6,70 p. 100 et c'est pourquoi, malgré l'effort de compression des dépenses d'investissement de l'Etat, les autorisations de programme progressent de 9,4 p. 100 sur celles que nous avons votées l'année dernière. Cette augmentation concerne surtout les dépenses nécessaires pour poursuivre sans ralentissement la réalisation des prototypes dont le succès peut assurer la vitalité et la rentabilité de notre production aéronautique au cours des prochaines années.

En présentant sept appareils nouveaux au sol et en vol sur quinze, l'industrie aéronautique française a eu incontestablement la vedette du 28^e Salon international du Bourget où, pour la première fois, d'importantes commandes d'appareils français encore au stade de projet ont été obtenues, témoignant ainsi de la maturité de notre industrie et de la confiance dont elle jouit auprès de la clientèle étrangère.

Notre industrie aéronautique connaît néanmoins en ce moment une crise. Son plan de charge global présente un creux, touchant il est vrai plus les moyens de production en série que les bureaux d'études qui eux, au contraire, sont très chargés. A la S. N. E. C. M. A., ce problème du plan de charge est particulièrement angoissant en raison du décalage du programme *Concorde*, de l'embargo et de l'absence d'une politique des moteurs.

Il est raisonnable de penser que les projets en cours permettront de conjurer cette crise, mais il ne faut pas oublier que ce redressement dépend du succès commercial de chacune des opérations lancées et donc en grande partie du prix des avions proposés face à la concurrence.

Caravelle fut le meilleur ou l'un des meilleurs moyen courrier du monde, mais un manque de dynamisme commercial a fait qu'il n'a été construit qu'à 269 exemplaires.

Les deux avions prototypes du *Concorde* volent, et volent bien disent les techniciens et les pilotes de ligne. Les constructeurs recueillent ainsi les fruits de la prudence et du soin qu'ils ont mis pour préparer le premier vol et qui leur ont été reprochés comme cause de retard supplémentaire. Nous nous en réjouissons et nous suivons avec intérêt la progression des essais.

Très bien ! mais le véritable problème est celui de l'exploitation commerciale de l'avion. Or, actuellement, personne n'est en mesure de donner des renseignements précis sur ce point, qui dépend pour la plus grande part du problème des moteurs,

D'autre part, le problème du « bang » supersonique n'est pas réglé. Le survol des régions habitées devra-t-il se faire en vol subsonique, ce qui signifierait que le *Concorde* gagnerait moins de temps que prévu sur les avions subsoniques ordinaires ?

Quoi qu'il en soit, le point de non-retour étant largement dépassé dans le déroulement du programme, il importe d'accélérer au maximum les opérations futures et il est notamment capital de disposer des moyens suffisants pour traiter l'ensemble des problèmes de certification et conserver l'avance de cinq ans que nous avons sur le S. S. T. américain et faire face à la concurrence éventuelle du T. U. 144.

Déjà très en retard, le programme de l'*Airbus A 300 B* correspond à un « créneau » laissé vacant jusqu'à ce jour. Cet avion biréacteur commercial subsonique, court-moyen courrier de 250 places, s'intégrera parfaitement dans la nouvelle génération de la prochaine décennie, à côté des appareils moyens et longs courriers, triréacteurs et quadriréacteurs de capacité plus grande. Mais il faut que nous allions plus vite, que cet appareil soit de même classe et de même niveau que ses rivaux éventuels et que la campagne de commercialisation commence hardiment.

Le programme *Mercury* est bien choisi. C'est la première fois qu'un avion est conçu au départ pour de courtes distances. C'est aussi la première fois qu'un industriel français construit un avion en s'entourant des conseils permanents d'un exploitant connaissant de façon parfaite les problèmes d'entretien. Ce court courrier, capable de transporter 134 passagers en 900 kilogrammes de fret, bénéficiant des tout derniers progrès de la technologie, en particulier de la simplification de l'entretien, répond à un besoin par la rentabilité acceptable qu'il apportera sur les lignes court courrier.

Airbus et *Mercury* sont construits en coopération avec les constructeurs et gouvernements européens et font l'objet, de la part du Gouvernement français, d'une participation financière forfaitaire et remboursable, ce qui mérite d'être signalé.

Vous trouverez dans mon rapport écrit beaucoup plus de détails sur ces trois importants programmes.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous disiez où nous en sommes dans un domaine en pleine expansion, celui du S. T. O. L. Je crains, en effet, que tous les efforts faits autour du *Bréguet 941* n'aboutissent, en définitive, à passer à côté d'une occasion extraordinaire dont, encore une fois, d'autres profiteront. L'Allemagne ne vient-elle pas d'affecter des crédits importants à l'étude d'appareils à décollage vertical, ainsi qu'à l'étude des infrastructures associées à ce type de machines ?

Il nous serait agréable, également, monsieur le ministre, de savoir quelle est la politique de l'Etat dans le domaine des biréacteurs d'affaires, par exemple en ce qui concerne les projets *Falcon 10* et *S.N. 600*.

J'en viens maintenant aux transports aériens. *Air France* va assurer l'équilibre de son compte d'exploitation en 1969 sans subvention de l'Etat. Cela démontre l'effort entrepris par la direction pour rétablir une situation sérieusement compromise par les événements de 1968.

Pour satisfaire à l'accroissement du trafic et pour répondre aux exigences de la concurrence internationale en modernisant notamment sa flotte aérienne, *Air France*, d'ici à 1973, devra faire 4 à 5 milliards de francs d'investissements. Aussi, pour faire face aux charges financières énormes qui en découlent, la direction de notre compagnie nationale procède actuellement à la modernisation et à la rationalisation de l'administration de la société et de ses méthodes de commandement ; elle intensifie au sein du comité Montparnasse et du groupe Atlas sa coopération avec les compagnies européennes, afin d'obtenir une diminution des charges d'exploitation des nouvelles machines. Le Gouvernement envisage-t-il de répondre rapidement et favorablement à la demande du doublement de son capital présentée par *Air France* ?

De toute manière, la compétition internationale dans les prochaines années sera féroce et il faut donc donner à notre compagnie nationale les moyens de se battre.

Air Inter bénéficie d'un quasi-monopole sur les lignes intérieures qui se répartissent en un réseau commercial exploité aux risques et périls de la compagnie et en un réseau conventionné exploité avec le concours des collectivités locales et des chambres de commerce, partiellement ou provisoirement aidées par le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire. La part des collectivités locales représente une lourde charge, puisque, pour 1969, compte non tenu de cette participation, le déficit s'élèvera à 10 millions de francs pour *Air Inter* et à 11.500.000 francs pour les collectivités.

Au moment où un effort de réduction de leur train de vie est demandé aux départements, aux communes et aux chambres de commerce, il convient de les aider à faire face à des dépenses

qui représentent cependant un support indispensable à une politique régionale bien comprise. Il ne faut pas oublier que les facultés contributives des collectivités ne sont pas illimitées. Peut-être serait-il judicieux de rétablir la détaxe des carburants pour les lignes intérieures.

A propos des dessertes intérieures, je serais heureux de connaître la politique que l'Etat entend suivre en ce qui concerne l'aviation du troisième niveau.

L'U. T. A., première compagnie européenne, est largement implantée hors de nos frontières ; elle voit son trafic augmenter régulièrement grâce à un dynamisme que je suis heureux de souligner et elle envisage de procéder au renouvellement de sa flotte au cours des années 1973-1975.

Qu'il me soit permis aussi de signaler les heureuses initiatives d'*Air France* dans la promotion d'une industrie hôtelière moderne, ainsi que celles de la compagnie U. T. A. grâce à sa filiale U. T. H. dans les pays qu'elle dessert.

En effet, au moment où certains circuits aériens comprennent, avec le transport de leurs voyageurs, les services hôteliers, il est indispensable que la politique française du tourisme imposée par la valeur de son patrimoine artistique soit conduite avec énergie.

Je ne reviendrai pas sur le développement du fret aérien, car cette question est traitée dans mon rapport écrit. Il me suffit de rappeler deux observations formulées par les compagnies françaises et étrangères. La première concerne les interdictions d'utilisation de nuit des aéroports, qui ne sont d'ailleurs pas particulières à la France et dont je ne méconnais pas les raisons qui en justifient la réglementation. Cependant, ne serait-il pas possible de prolonger un peu les limites d'utilisation de nuit à l'aéroport d'Orly, et peut-être d'admettre l'utilisation de la piste 26 gauche, qui ne gêne guère les riverains ?

La seconde observation a trait à l'impossibilité où se trouvent parfois les responsables du fret aérien de traiter suffisamment les marchandises. En effet, les services des douanes ne travaillent pas vingt-quatre heures sur vingt-quatre, cessent de fonctionner le samedi et le dimanche et il peut arriver, pour un ensemble de raisons, qu'une marchandise ne soit dédouanée que dans un délai de vingt-quatre heures à six jours. Il paraît évident que de tels retards enlèvent au transport aérien une partie de son intérêt.

Ne pourrait-on pas se préoccuper, avant la mise en activité du projet S. O. F. I. A., prévue pour 1962, d'améliorer le fonctionnement du service, tant par l'augmentation des heures d'ouverture que par la simplification des formalités administratives ?

De toute manière, l'enjeu, c'est que la France devienne une des plaques tournantes du fret aérien. Cela ne pourra être obtenu qu'en pratiquant une politique de commodités en faveur du fret, alliée à des tarifs compétitifs en ce qui concerne les services rendus.

C'est ensuite le phénomène *charter*, dont le taux de croissance annuelle est de 48 p. 100. Je sais bien que la France est peu concernée par les migrations Nord-Sud et que notre pays est surtout un lieu de survol ; je sais aussi que cette activité ne se développe que s'il existe des organisations de voyage puissantes, solides, capables d'avoir une activité de promotion et de commercialisation dynamique. Dans notre pays de telles organisations n'existent pas, mais il y a quelques clubs qui font des efforts méritoires et qui ne trouvent pas toujours ce qu'ils demandent auprès des compagnies françaises. Ils sont obligés de s'adresser aux compagnies étrangères, qui font partir leurs avions hors de nos frontières où les taxes d'aéroport sont moins onéreuses. N'est-il pas anormal, en effet, que la taxe d'aéroport représente 18 p. 100 du prix du voyage Paris-Londres offert par ces offices de tourisme ? Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, nous dire ce que vous entendez faire pour que notre pays ne soit pas absent de cette compétition.

Avec ces 5.000 appareils, notre aviation générale occupe le deuxième rang mondial, loin derrière, il est vrai, les Etats-Unis. Composée presque essentiellement par les aéro-clubs, cette aviation a perdu son caractère sportif pour devenir une aviation de tourisme et d'affaires. Les aéro-clubs, maillon indispensable à la formation de base des pilotes et à l'éveil des vocations, reçoivent pour cette activité, à la suite de la suppression de la détaxation de l'essence, des bourses de pilotage et d'entraînement dont les résultats bénéfiques sont certains, puisque, par exemple, le vol à voile a enregistré cette année une progression de 40 p. 100 du nombre des élèves de moins de vingt et un ans.

De plus, l'Etat accorde, pour l'achat des appareils réservés à cette formation, des primes, d'ailleurs étendues aux appareils construits dans le cadre de l'Europe des Six, et c'est normal. Mais les gens sérieux, dynamiques et désintéressés qui dirigent ces aéroclubs craignent de voir diminuer les crédits destinés à ces primes, dont le but était d'encourager la construction

aéronautique. Aussi ce climat d'incertitude conduit-il les aéroclubs à des achats précipités et ne permet pas aux petits constructeurs des investissements basés sur un plan à plus longue durée. N'est-il pas possible, monsieur le ministre, de prendre dans ce domaine des engagements à plus long terme, par exemple, pour une période de cinq ans ?

Incidentement je mentionne le souci, qui paraît légitime au moment où l'on parle de la réforme de la patente, des réparateurs d'avions pour obtenir une qualification « I. N. S. E. » qui leur soit propre.

Puisque nous en sommes au chapitre de la construction d'avions légers, souhaitons que certaines normes ou certains processus d'homologation ou de contrôle soient revus car ils conduisent à des prix anormalement élevés. Il doit être possible, c'est en tout cas ma conviction, de concilier sécurité et économie. Je ne crois pas utile, dans le cadre de cette intervention, de citer des exemples précis, mais il y a là un problème sur lequel je me devais d'appeler l'attention.

Dans l'ensemble, l'avenir de la construction française d'avions légers est préoccupant. Nous n'avons plus de moteurs, nous n'avons pas de bimoteurs, nous n'avons plus d'hélices et, sur le plan des sociétés, si l'on excepte Dassault dont le département *Mystère 20* s'appuie sur le capital technologique et le potentiel industriel et financier de la société, si l'on excepte Reims-Aviation, qui se borne à assembler des appareils de marque américaine, nous avons en France la S. O. C. A. T. A., filiale de Sud-Aviation, dont le fonctionnement paraît très lourd et de petits constructeurs, dont certains sont très dynamiques mais qui manquent de moyens et qui éprouvent les plus grandes difficultés à passer du stade artisanal au stade industriel. Et je ne parle pas des équipements, dont la production ne paraît pas intéresser les grandes firmes capables de les produire.

Le tourisme aérien par avion léger peut devenir un phénomène économique intéressant. J'ai été frappé par l'activité d'un petit aérodrome de l'ouest de la France, à Belle-Ile-en-Mer, qui, sans aucune installation particulière, a enregistré l'an dernier plus de 5.000 passagers venant non seulement de France mais aussi de Suisse, d'Allemagne, de Belgique, etc. Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. Il y a là un problème dont nous devons nous préoccuper et auquel s'intéressent, j'en suis sûr, les collectivités locales des régions touristiques et qui suppose, entre autres, certains investissements dans le domaine des infrastructures.

L'autre secteur de cette aviation de voyage a pris un essor remarquable ces dernières années. Il s'agit de l'aviation d'affaires dans laquelle, à côté des avions privés, je fais entrer le taxi aérien qui utilise les mêmes matériels et fait appel à la même clientèle, aux mêmes motivations.

L'Etat n'a certes pas à subventionner l'aviation de voyage d'affaires ou de tourisme. Par contre, il doit faciliter son développement dans la mesure où elle constitue un facteur indiscutable de progrès économique. Il doit éviter d'entraver ses activités par une réglementation parfois inutilement contraignante. Je pense à des cas précis telles que les modalités de contrôle des documents de bord ou du contrôle douanier. Disons qu'il y a là un problème de « facilitations » — le terme est à la mode — de l'aviation de voyage dont je tenais à souligner l'acuité et l'importance.

Parmi les problèmes qui se posent à l'aéroport de Paris, trois d'entre eux retiendront mon attention. Le premier sera d'ordre financier. Cet établissement autonome agrandit Orly et construit Roissy-en-France. Des investissements considérables sont nécessaires et ne doivent pas être étalés afin que Roissy soit prêt pour accueillir *Concorde* en 1973. Les charges d'amortissement de ces investissements pèsent lourd sur le compte d'exploitation de l'aéroport, d'autant plus que Roissy ne rapportera qu'après son ouverture. Aussi serait-il souhaitable de reconsidérer les rapports financiers entre l'Etat et l'aéroport de Paris afin de lui conserver sa compétitivité tout en lui permettant de faire les investissements nécessaires à son expansion.

Le deuxième problème concerne le bruit. Il paraît utopique d'envisager que le bruit des moteurs des avions puisse un jour être pratiquement supprimé. Cependant tout porte à croire que les études activement poussées et qui font l'objet d'une dotation de quinze millions de francs dans le budget de 1970, porteront progressivement leurs fruits. Bien sûr, des procédures d'atterrissage et de décollage sont appliquées aujourd'hui mais je pense que seule l'urbanisation autour des aéroports sera efficace.

Le troisième point, qui est d'une extrême acuité, concerne la desserte des aéroports, car il convient d'aller rapidement d'Orly ou de Roissy-en-France à Paris. Il est urgent de compléter les liaisons routières ou autoroutières par le réseau métropo-

litain ou la S. N. C. F. A ce propos, monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire pourquoi la ligne existant et desservant la station « Pont de Rungis » n'a pas été prolongée jusqu'à la zone voisine des aérogares ?

Nous enregistrons avec satisfaction le début de l'opération « Lyon Satolas », mais cette opération qui absorbe la plus grande partie des crédits consacrés aux bases aériennes et, de ce fait, ceux qui sont consacrés aux autres infrastructures sont insuffisants.

Votre département envisage de régionaliser le plus grand nombre des aéroports métropolitains, l'Etat concentrant ses moyens sur les seuls aéroports d'intérêt national. Ce transfert présente sans doute des avantages dans la mesure où les collectivités sont parfois plus aptes que l'Etat à juger de leurs propres besoins et de l'impact de cet investissement sur le développement des économies régionales. Mais de lourdes charges pèsent déjà sur les collectivités.

Ces aérodromes régionaux, dont le nombre est loin d'être négligeable, ne disposent, pour la plupart, que de pistes en herbe et d'installations limitées à celles de l'aéro-club local. Or, je l'ai évoqué, nous assistons actuellement au développement de l'aviation d'affaires ; il est donc nécessaire d'équiper de plus en plus ces aérodromes en dispositifs d'atterrissage de nuit ou par mauvaise visibilité et d'adopter le principe de pistes légères beaucoup plus économiques que les pistes en béton.

J'espère que l'Etat maintiendra l'aide et la subvention, hélas bien modeste ! qu'il apporte aux collectivités pour la création et l'aménagement d'aérodromes locaux, subvention qui leur permet d'emprunter auprès des organismes officiels.

C'est à la lumière des besoins suscités par l'expansion considérable de l'aviation qu'il faut apprécier le problème du personnel qui participe à son développement, et cela dans tous les secteurs. J'ai l'extrême satisfaction de dire que j'ai constaté chez tous les responsables que, à des titres divers, j'ai consultés pour l'établissement de ce rapport, une grande conscience professionnelle et le souci d'éviter des prises de position démagogiques. Un certain nombre de difficultés sont apparues qui résultent à la fois des taux de croissance enregistrés pour les activités aéronautiques et de la perpétuelle évolution des techniques. Ces difficultés peuvent devenir ou deviennent de véritables problèmes de structure.

Il ne m'appartient pas d'entrer ici dans le détail des solutions recherchées pour chaque catégorie d'activité, mais il apparaît qu'en ce qui concerne les services du secrétariat général à l'aviation civile, la navigation aérienne semble poser le problème le plus sérieux. Le secrétariat général à l'aviation civile a adopté une politique qui constitue un tout et qui prévoit à la fois l'automatisation de certaines tâches jusqu'ici manuelles et l'embauche du personnel supplémentaire exigé par l'augmentation du trafic, compte tenu, bien entendu, des économies en hommes qu'il est possible de réaliser par l'emploi des machines.

Sur le plan du personnel, la commission Cahen-Salvador avait abouti à certaines conclusions qui avaient reçu l'accord de l'administration et que les organisations syndicales estimaient en partie positives. L'une de celles-ci était la nécessité de créer un certain nombre d'emplois nouveaux pour pallier la pénurie de personnel constatée. L'inscription d'une série de mesures au titre des mesures nouvelles, et notamment la création de 250 emplois nouveaux de techniciens, permet de penser que l'administration évolue vers la prise en considération des conclusions de la commission Cahen-Salvador. Il nous intéresserait de savoir si d'autres dispositions sont actuellement à l'étude dans ce même souci, dans la mesure où les travaux de cette commission n'ont pu, en raison des circonstances, déterminer la solution cohérente pour ces personnels.

En ce qui concerne la météorologie, là aussi les activités sont en forte expansion, non seulement en raison de l'évolution de l'aéronautique, mais aussi par le fait que la « météo » est amenée à travailler de plus en plus pour d'autres clients. Il est certain que, compte tenu de la diversification des activités de ce service, s'il ne paraît pas y avoir actuellement de problème grave de personnel, des difficultés sont inévitables dans un proche avenir concernant les investissements et le fonctionnement.

Il faut noter à ce propos que si la météorologie s'efforce de satisfaire les besoins sans cesse grandissants du transport aérien et étend ses activités vers les couches les plus hautes de l'atmosphère et les grands espaces, par contre une déficience regrettable est enregistrée à l'égard de l'aviation générale tant en ce qui concerne les prévisions que la diffusion même des situations existant à un moment donné. Ceci est générateur d'insécurité. On peut se demander, d'une part, si, dans la mesure où la météorologie reste un service administratif, il ne convient pas d'accroître la participation des autres ministères intéressés à son fonctionnement et si, d'autre part, on ne pouvait pas envisager pour les

aérodromes à faible trafic, en même temps que l'automatisation des moyens d'observation, la polyvalence des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie. Cela permettrait peut-être d'alléger, dans une faible mesure sans doute, les difficultés de ces deux services mais à coup sûr, ce qui est plus important, cela conduirait à accroître la qualité des services rendus.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il conviendrait d'inviter nos amis les militaires à mettre un terme à la prolifération des zones qui leur sont réservées et qui, soit dit en passant, non seulement pénalisent l'aviation générale mais encore sont inopérantes du fait de leur nombre ?

L'évolution des tâches dévolues au secrétariat général à l'aviation civile, l'évolution des techniques qu'il est chargé de mettre en œuvre et la constitution d'un ministère des transports peuvent entraîner des modifications des structures du secrétariat général. Mais quelle que soit la forme retenue il faut se garder de supprimer l'entité aviation civile.

Au moment où l'on parle de la réforme de la navigation aérienne et de la météorologie, ce serait une erreur grave que de concevoir une organisation qui ne permettrait plus d'assurer l'unité de conception, la coordination des décisions et l'homogénéité des réalisations indispensables au développement harmonieux des activités du transport aérien et de l'aviation générale.

Je m'excuse, mes chers collègues, de vous avoir imposé cet exposé aussi long. Il représente une synthèse bien incomplète des nombreuses auditions auxquelles j'ai procédé pour rédiger ce rapport. Je dois vous dire, monsieur le ministre, que tous les problèmes concernant l'aviation civile ne laissent pas indifférents nos collègues. Cela est si vrai que vous avons constitué un groupe d'information et d'étude qui, en dehors du débat budgétaire, suivra l'évolution de ces problèmes. Je me permettrai de vous tenir au courant des travaux de ce groupe.

Cela dit, la commission des finances, mes chers collègues, n'a émis aucune objection sur les crédits qui nous sont présentés et a approuvé ce budget qui, malgré les restrictions budgétaires, montre que le Gouvernement est conscient des problèmes qui se posent à cette aviation civile et commerciale en pleine expansion. (*Applaudissements.*)

M. le président. 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, le rapport écrit que j'ai eu l'honneur de rédiger, comprend un certain nombre de renseignements, à la fois sur la flotte et sur les résultats de nos compagnies aériennes — Air France, U. T. A. et Air Inter — sur les différents types d'appareils nouveaux et sur les problèmes de l'aéroport de Paris.

Le rapporteur pour avis dispose d'un temps de parole d'un quart d'heure. Je vais donc essayer simplement de survoler le problème, en indiquant les grandes lignes de notre politique aéronautique, pour ne pas retarder davantage les travaux de notre assemblée. Mon collègue et ami M. Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, a d'ailleurs envisagé le problème plus sous l'angle de la commission des affaires économiques que sous celui des finances, ce qui simplifie singulièrement ma tâche.

M. le président. Le Sénat vous remercie.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Comme en 1960, qui a été l'époque de la mise en service des avions à réaction, le transport aérien aborde aujourd'hui une grande mutation devant affecter le volume de l'activité des compagnies, qui est appelé à doubler entre 1968 et 1973, la nature même de cette activité, puisque le frêt a tendance à y occuper une place de plus en plus importante, la taille des avions long courrier ou moyen courrier qui ont une capacité à peu près double de celle que nous avons connue en 1960, sans même parler de l'apparition des supersoniques soviétiques, français et américains. Cela entraîne, bien sûr, pour les compagnies aériennes un énorme effort d'investissements puisque en vingt ans, de 1948 à 1967, les investissements de la compagnie Air France avaient été de 3,5 milliards de francs environ et qu'en cinq ans, de 1969 à 1973, ils doivent être de 5 milliards de francs. La même proportion se retrouve d'ailleurs dans les prévisions des autres compagnies.

Enfin, nouvelle caractéristique de ce marché aérien, ce sont les structures elles-mêmes qui en sont modifiées. Les voyages de groupes se multiplient. Des problèmes d'accueil se posent. Il est difficile de définir une politique à longue échéance avec maintien d'une agressivité commerciale permanente. C'est ce qui a entraîné Air France à rechercher des moyens d'organisation nouveaux et à séparer surtout, dans cette organisation, le long et le moyen terme du court terme ; c'est-à-dire à avoir une stratégie à long et à moyen terme et une tactique à court terme. Car il est bien évident que, si les mêmes organismes

doivent résoudre à la fois des problèmes qui se posent à longue échéance et des problèmes qui se posent avec une acuité particulière, ce sont les problèmes urgents qui sont résolus avant les études de réflexion, qui, pourtant, conditionnent l'avenir de l'exploitation de la compagnie.

Cette nouvelle organisation a conduit à mettre en place : un directeur général adjoint qui est chargé des affaires commerciales et qui exprime la politique commerciale au niveau supérieur de l'entreprise ; deux directions, l'un pour le long et le moyen terme, l'autre pour le court terme, et dix délégations générales. Tout cela constitue une organisation qui permet à la fois de prévoir, d'adapter et d'attaquer sur les problèmes immédiats.

Mais, ainsi que je l'indiquais en commençant, la modification du trafic aérien et de la structure même de la clientèle donne une urgence plus particulière aux problèmes hôteliers.

En effet, nous avons assisté depuis 1960, sur l'Atlantique nord, où l'on trouve des lignes très importantes du trafic aérien, à l'apparition de deux compagnies qui vont se développant, Alitalia et Lufthansa qui disposent d'une clientèle potentielle du fait des masses d'émigrés italiens et allemands qui existent aux Etats-Unis et qui ont tendance à emprunter ces lignes de leur pays d'origine, alors que nous n'avons pas, nous, ces mêmes éléments et que nous devons les concurrencer par un accueil meilleur, par des facilités plus grandes et surtout par des possibilités d'hébergement qui, tant à Paris qu'en province et dans les régions touristiques, font cruellement défaut.

Air France a été autorisée à participer à la création d'un certain nombre d'hôtels. A Paris, l'hôtel des Maréchaux — 1.040 chambres — situé boulevard Gouvion-Saint-Cyr, sera livré à bail à Air France par la caisse des dépôts et consignations et sera exploité à la fin de 1971 ou au début de 1972. Mais les problèmes se posent dans la France entière : Côte d'Azur, Touraine, Corse, Languedoc-Roussillon.

Car cette clientèle étrangère, qui provient essentiellement des Etats-Unis, peut être intéressée par ce tourisme.

Air France a également des projets d'hôtels en cours de réalisation dans les anciens pays de la Communauté ou même dans les départements français d'outre-mer. Pour réaliser cette politique hôtelière, a été créée une société de financement et de développement hôtelier (filiale d'Air France à 100 p. 100) ; elle joue le rôle d'un holding de participation à diverses sociétés d'exploitation hôtelière. Dans le cadre de ces sociétés d'exploitation, Air France s'associera pour une participation pouvant atteindre 35 p. 100 du capital. Cette politique de participation a été suivie également par la compagnie U. T. A. à travers un organisme spécialisé, l'Union touristique et hôtelière, filiale du groupe des Chargeurs réunis.

Par U. T. H., un hôtel a été acquis à Abidjan. Je citerai aussi des chaînes d'hôtels au Maroc, un hôtel à Nouméa et un hôtel à Tahiti.

Cette politique, si elle est nouvelle dans les transports aériens, n'est pas nouvelle dans les transports en général puisque déjà depuis longtemps les compagnies de navigation maritime ont créé des chaînes d'hôtels pour donner des possibilités hôtelières à leur clientèle de croisière, différente de celle fréquentant les lignes régulières.

Mais pour assurer le maintien de cette activité, il ne suffit pas d'héberger les voyageurs aériens. Il faut encore qu'ils puissent accéder rapidement à nos aéroports et de là à notre capitale. Il a donc semblé indispensable à la commission de prévoir des travaux urgents pour augmenter la capacité d'accueil d'Orly et des facilités d'évacuation de ce trafic vers la capitale de façon à permettre une décongestion des moyens existants. Bien que moins connue du grand public que le lancement du Concorde, la création de Roissy-en-France est cependant l'opération la plus importante entreprise par la France dans le domaine aéronautique et cet équipement peut faire de Paris la véritable place européenne du transport aérien. Or, les restrictions de crédits nous permettent de dire qu'un retard d'un an est d'ores et déjà à prévoir. Il y a à cela deux inconvénients importants. Le premier, c'est que l'augmentation du nombre de passagers va rencontrer un goulot d'étranglement du fait de la difficulté d'écouler par Orly la totalité du trafic. Le second, c'est qu'en raison de la saturation prochaine de l'aéroport de Londres, les aéroports du continent européen peuvent espérer hériter à brève échéance d'une partie de ce trafic s'ils disposent d'installations suffisantes pour l'accueillir.

La France qui avait su choisir à temps et, pour une fois, voir grand, était jusqu'ici la mieux placée. Un an de retard compromet ses chances. Deux ans ne lui en laisseraient aucune. Répétons que les économies les plus fructueuses peuvent être faites dans les choix entre les activités du passé et celles de l'avenir, plutôt que dans l'écrêtement systématique de toutes les dépenses d'équipement.

Il est bon de signaler aussi qu'au moment où la détérioration de notre balance des paiements a causé à notre pays un certain nombre d'ennuis en matière monétaire, le transport aérien joue un rôle essentiel dans la rentrée de devises puisque la compagnie Air France, seule, vient au deuxième rang des entreprises exportatrices, derrière la régie Renault. Votre commission souhaite vivement que cet état de choses soit présent à l'esprit de ceux qui sont responsables de nos transports et aussi, et peut-être surtout, du ministère des finances car on a trop souvent tendance à minimiser le rôle de notre aviation et à limiter ses crédits d'équipement, qu'il s'agisse du matériel d'exploitation directe ou indirecte ou de ses infrastructures.

Cela est vrai particulièrement en ce qui concerne le transport aérien dont le quasi monopole d'exploitation a été confié à Air-Inter.

A ce sujet, sans rentrer dans le détail de mon rapport écrit, qu'il me soit permis de signaler quelques situations paradoxales. Nous avons déjà indiqué l'année dernière l'inconvénient qui paraissait résulter d'une dualité dans le transport des passagers et dans le transport de la poste sur le plan intérieur. En effet, « la postale » possède dix appareils qui sont des *Fokkers*, les mêmes que ceux commandés et déjà reçus en partie par Air-Inter. Ces avions volent 700 heures par an, alors qu'un amortissement normal devrait être fait sur 2.000 heures de vol. Il serait souhaitable qu'une coordination intervienne pour que des avions de ligne puissent transporter la poste, ce qui ferait déjà une recette au départ et permettrait par l'augmentation du parc de matériel de multiplier les fréquences car il ne peut pas y avoir de bonnes relations s'il n'y a pas deux voyages par jour.

Enfin, une anomalie : le déficit d'Air-Inter sur la ligne Paris—Nice. Elle a perdu l'année dernière près de 5 millions de francs, ce qui est anormal quand on connaît l'importance du trafic. Cela tient à un défaut de coordination sur l'exploitation de cette ligne desservie par moitié par Air-Inter et par Air France, où l'on multiplie les fréquences et par conséquent les frais. Cette multiplication des fréquences entraîne un abaissement du coefficient de remplissage et, par conséquent, un déficit sur une ligne qui devrait être rentable au premier chef.

Enfin, nous évoquons chaque année le problème de la détaxation du carburant sur les lignes intérieures. Je n'insisterai pas, sinon pour indiquer que l'aide apportée par les collectivités locales à Air-Inter a été de 1.200 millions de francs, ce qui correspond très exactement à l'économie d'exploitation qu'il serait possible de réaliser sur les carburants si Air-Inter bénéficiait de la détaxation. Par conséquent, on peut estimer que l'aide des collectivités locales a servi à payer les taxes sur les carburants utilisés par Air-Inter.

Il faut se persuader, et c'est sur ce point particulier que votre commission insiste, que le transport aérien ne doit plus être considéré comme un transport de luxe car il est et doit être le fondement d'une politique de décentralisation et d'aménagement du territoire. Je ne veux pas rouvrir le débat qui s'est instauré sur le problème des transports de la région parisienne, mais le contribuable de province considère que l'avion est, pour lui, le mode de transport en commun le plus rapide et le plus avantageux, pour se rendre à la ville, à la capitale.

Ainsi que je l'indiquais tout à l'heure, il est nécessaire de parvenir à une coordination entre les services de la postale et les services d'Air-Inter afin de mieux adapter les horaires. En effet, Air-Inter dispose de peu de moyens et se pose, dans ces conditions, le problème de son équipement en matériel. Quelles peuvent être les solutions ? Nous aimerions connaître vos projets, monsieur le ministre. Est-il possible d'accorder des crédits qui permettraient à cette compagnie d'aviation de s'équiper ?

Peut-on arriver à un accord sur l'utilisation du matériel soit avec la postale, soit avec Air France puisque les avions desservant les lignes européennes ne sont pas utilisés aux mêmes heures que ceux qui desservent le territoire métropolitain vers la capitale ?

Enfin, est-ce qu'il est possible d'envisager une formule de *leasing* qui affrèterait des appareils à nos compagnies quand elles en ont besoin ?

J'en arrive à ma conclusion. Tout d'abord, votre commission insiste sur la valeur des activités aéronautiques qui doivent être considérées comme prioritaires en raison de leur valeur d'entraînement industriel. Elle insiste sur la nécessaire coordination entre les activités des différentes sociétés, tant sur le plan intérieur que sur le plan international entre Air France et l'U.T.A.

Elle insiste aussi sur les problèmes de l'aéroport de Paris et l'urgence de leur aboutissement ainsi que sur la solution à apporter à certaines difficultés intéressant les personnels de la navigation aérienne, notamment les E.S.A. car, là aussi, pense-t-elle, la situation actuelle n'a que trop duré.

La capacité hôtelière convenable, nous ne pourrions l'obtenir que dans plusieurs années, mais il est nécessaire que cet effort soit poursuivi, accéléré, et que des crédits soient mis à la disposition de nos compagnies aériennes.

Enfin, pour les constructions aéronautiques, il apparaît que nous sommes dans la bonne voie et que nous pouvons espérer une réussite technique de Concorde et un succès commercial des appareils Concorde, Airbus et Mercure.

Notre pays occupe dans le domaine aéronautique une des premières places, qu'il s'agisse de l'activité de ses transporteurs ou de ses constructions. Nous demandons au Gouvernement de tout mettre en œuvre pour qu'il conserve cette position.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1970 concernant l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements.*)

M. le président. Merci, monsieur le rapporteur pour avis, d'avoir respecté votre temps de parole. Le fait est assez exceptionnel pour être remarqué.

La parole est à M. Aubry.

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, un certain nombre de critiques ont été formulées par les rapporteurs. Je partage pour l'essentiel leur opinion et je m'associe aux questions que viennent de formuler M. Fortier et M. Pams. J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien y répondre.

Quant au budget sur lequel nous sommes appelés à nous prononcer, je crois qu'on peut le qualifier de « cartilagineux » car il est destiné à faire la soudure entre le V^e Plan, dont les objectifs ne sont atteints qu'à 65 p. 100, et le VI^e Plan qui s'élabore au sein des commissions de travail. Mais un cartilage n'est pas une articulation solide et la vulnérabilité de celui-ci nous est confirmée par le chiffre même de 1.241.020.000 francs, montant des autorisations de programme, qui n'est que de 9,4 p. 100 supérieur à celui de l'exercice précédent.

La France a trois programmes d'avions civils importants : le *Concorde*, l'*Airbus* et le *Mercure*. On peut d'entrée évaluer une augmentation de 9,4 p. 100 comme une régression. En effet, il entre dans tous les avions français beaucoup de matières premières, d'équipements et de moteurs ou parties de moteurs qu'il nous faut importer avec un franc dévalué de 12,5 p. 100. Il nous faut ajouter à cela les hausses qui sont pratiquement intervenues sur tous les prix. La France, avec un tel budget, ne donne pas à son industrie les moyens d'affronter la concurrence des voisins qui tous souhaitent voir le berceau de l'aéronautique transformé en vaste atelier de sous-traitance, compte tenu de la valeur professionnelle de sa main-d'œuvre très qualifiée.

Il s'y ajoute la redoutable notion d'enveloppe budgétaire. On nous parle de 911 millions d'enveloppe budgétaire pour le *Concorde* et l'*Airbus* A. 300. L'osmose à l'intérieur d'un chiffre global permettra, si l'on veut hâter l'achèvement de *Concorde*, qui doit être prioritaire — car il n'aura que cinq années avant la sortie du supersonique américain pour s'assurer un marché commercial non négligeable — de laisser l'Allemagne fédérale financer plus généreusement l'*Airbus*. Dans le cas contraire, si l'on donne plus de poids à l'*Airbus* parce qu'il est européen et seul capable de concurrencer, sur un marché limité, les *Airbus* américains et le B. A. C. 311 britannique, on reprendra sur *Concorde* les moyens financiers de réaliser cet avion.

Le *Mercure* de la société Dassault se voit attribuer 69 millions. A cela s'ajoutent 15 millions pour la lutte contre le bruit et 5 millions pour les avions d'affaires.

Les trois programmes majeurs apportent la preuve, si besoin en était, de l'absence de toute politique du moteur civil en France.

La plus grande partie de l'*Olympus* 593 qui équipe *Concorde* est entre les mains de Rolls. Pour équiper l'*Airbus*, le choix du *General Electric* est la plus mauvaise solution de sous-traitance que l'on pouvait donner à la S. N. E. C. M. A. On s'est décidé pour le *General Electric* CF. 6, version civile du moteur militaire qui équipe l'énorme *Galaxy* américain, de préférence au Rolls RB. 211 ou au Pratt et Whitney JT. 9 D. Encore la S. N. E. C. M. A. — en pleine baisse de ses charges de travail — devra-t-elle partager la fabrication des pièces qui lui seront commandées par *General Electric* avec la firme allemande M. T. U., issue de la fusion de M. A. N. et de Daimler-Benz.

Monsieur le ministre, vous n'avez pas ménagé vos louanges à la société Dassault qui a « montré une fois de plus avec le *Mercure* de quoi elle était capable comme elle l'avait montré hier avec le *Mystère* XX ».

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Je ne sais pas quand !

M. André Aubry. Permettez-moi de vous rappeler que le *Mystère XX* a d'ailleurs été rebaptisé *Fan Jet Falcon*. Il est très prisé par les Américains, les milliardaires et les candidats à la présidence de la République ; mais, en dehors d'une source de profits énormes pour Dassault et des rentrées pour le Trésor, il ne correspond guère à la notion de transport de masse qui est celle de l'avenir et qui est la nôtre.

Quant au *Mercury*, il bénéficie de participations étrangères à son financement : Fiat, 10 p. 100 ; la S. A. B. C. A. de Belgique, 8 p. 100 ; la C. A. S. A. d'Espagne, 6 p. 100 et une société suisse pour 6 p. 100. Dassault y contribue pour 14 p. 100, mais le budget français en supporte 56 p. 100. Là encore, il est fait appel à des investissements pour la plupart étrangers et à un moteur Pratt and Whitney JT BD 15.

Pour en revenir au budget de l'aviation civile de 1970, j'ajoute que les dépenses d'investissement sont en diminution de 68.500.000 francs et qu'on a prélevé une partie des autorisations de programme pour alimenter le fonds d'action conjoncturelle. Tout est fait, semble-t-il, pour atteindre avec un minimum de dégâts, mais sans esprit d'initiative. Je rappelle que *Concorde*, qui fut le panache et l'étendard de la campagne présidentielle, avait été décidé en 1956, alors que l'U. D. R. n'était pas au pouvoir.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Vous constatez que la continuité est évidente !

M. André Aubry. Dans ce domaine oui, mais je tiens à préciser que le projet date de 1956.

M. André Dulin. Très bien !

M. André Aubry. Rappelons que l'*Airbus* est l'ancien *Galion* de Sud-Aviation, pour lequel le président-directeur général, le général Puget, n'obtint aucun soutien. Il fallut, pour en imposer l'idée, la venue à la présidence de la société nationale d'un ancien directeur de cabinet de M. Chaban-Delmas, ancien président de la société privée Bréguet, propriétaire d'une compagnie privée de transports, Air-Alpes, à qui va échoir la présidence de la société nationale aéronautique regroupant 40.000 personnes. Son premier souci va être l'introduction de 40 p. 100 de capitaux privés au sein de la société nationale.

Rappelons que M. Dassault, qui fut le grand bénéficiaire de l'orientation militaire de l'aéronautique, le premier artisan de la force de frappe, utilise depuis bien longtemps le potentiel industriel et les études des sociétés nationales.

M. André Méric. C'est très vrai !

M. André Aubry. Aussi puisa-t-il, pour prendre le virage vers le secteur civil, dans les projets de Sud-Aviation. De là le succès du *Mystère XX* et peut-être demain celui du *Mercury* et ensuite du *Mystère X*.

Cela m'amène à vous parler des nationalisations.

En 1936, la France découvrit bien tard la puissance de l'aéronautique allemande. Pour faire face à ce danger, le gouvernement de Front populaire procéda aux premières nationalisations des grandes usines de cellules. Charles Dolfuss en dit, dans son *Histoire de l'aéronautique* : « La nationalisation n'était pas la cause des insuffisances de production partout dénoncées ; elle était, au contraire, le moyen d'y parer au plus vite. »

Beaucoup plus tard, en 1964, le général Puget, président-directeur général de Sud-Aviation, en disait : « Seule la loi de nationalisation de 1936 a pu apporter les solutions énergiques réclamées depuis plusieurs années en créant ou en renforçant les usines choisies pour devenir les pivots de la production future. »

A la Libération, le seul moyen de reconstituer une industrie aéronautique démantelée, exsangue, inexistante, fut pris par le ministre de l'air communiste, M. Charles Tillon, qui procéda à la nationalisation des industries du moteur.

Attendra-t-on que la fulgurante renaissance de l'industrie aéronautique allemande devienne plus inquiétante encore pour entendre la voix des communistes qui, dès 1963, déposaient sur le bureau de l'Assemblée nationale une proposition de loi demandant la nationalisation de l'industrie aéronautique tout entière et dans laquelle ils faisaient toute une série de propositions concrètes pour un programme d'études et de fabrications planifiées, assurant les plans de charge, le plein emploi du personnel et l'expansion de notre industrie ?

En 1963, notre parti réclamait déjà l'*Airbus* dont on a semblé brusquement découvrir la nécessité. En 1967, les communistes, à nouveau, démontraient que l'intérêt national exigeait de répondre aux besoins des progrès du transport aérien, la nationalisation de toute l'industrie, la démocratisation des nationalisations et une orientation résolument civile des études et des fabrications.

Aujourd'hui, le patronat de cette branche d'activité reconnaît dans le rapport de l'U. S. I. A. S. que, d'ici à 1971, la part de fabrications civiles excédera celle qui est destinée au secteur militaire. Nous disons que le budget qu'on nous présente ne nous y prépare en rien.

Tandis que l'Allemagne procède à des regroupements industriels puissants, allant jusqu'à absorber la firme hollandaise Fokker dont les avions équipent l'aéropostale, comme le rapporteur vient de le rappeler, alors qu'elle bénéficie de l'aide appréciable de l'Amérique et de l'Angleterre, alors que ses finances florissantes lui permettent de jouer les banquiers de l'Europe, la France, avec le *Transall* et l'*Airbus*, lui donne la possibilité d'accroître son potentiel et de renforcer sa puissance.

Au lieu de comprendre la leçon de 1936-1937 et celle de la Libération pour renforcer notre industrie et de la porter à des dimensions lui permettant d'affronter la concurrence internationale en la nationalisant et en la dotant d'un programme, on assiste à l'opération inverse.

Partout s'insinuent les capitaux privés. On discrédite les sociétés nationales par tous les moyens, y compris les bilans habilement truqués qui font qu'elles sont les seules de toute l'industrie aéronautique à conclure l'exercice 1968 par une perte, tandis que les sociétés privées ont des bénéfices florissants. De 1967 à 1968, la société Dassault a augmenté son bénéfice avoué de 117,19 p. 100 !

Le budget qui nous est présenté n'est même pas un budget de survie ; c'est un budget de déclin et ce alors que d'immenses perspectives s'ouvrent, non seulement par l'expansion du transport aérien, mais par le vaste marché qui s'offre à nos exportations d'appareils civils.

Nous serons obligés de payer, en francs dévalués, des avions américains pour équiper nos lignes et nous allons voir l'Amérique, l'Angleterre et l'Allemagne se placer avant nous sur tous les marchés extérieurs.

S'il est un domaine dans lequel la France d'aujourd'hui se devrait de porter tous les efforts, c'est bien ce secteur de pointe. Depuis vingt ans, les syndicats C. G. T., notre parti, les techniciens et ingénieurs, conscients de l'évolution irréversible des techniques, réclament un changement de politique, des crédits, le potentiel industriel et humain nécessaires. Dix ans de pouvoir gaulliste ont hâté la dégradation de cette branche.

Aujourd'hui s'amorce la descente. Le rapport annuel du syndicat patronal U. S. I. A. S. reconnaît que « cette régression, la première enregistrée depuis dix ans, affecte tous les secteurs : cellules, moteurs, équipements ». Nous constatons que rien n'est fait pour y remédier et nous demandons que soient prises en considération, avant même l'application du VI^e Plan, les propositions de notre parti communiste français, propositions qui furent rappelées à cette tribune récemment par mon camarade Jacques Duclos.

En conclusion, je voudrais, monsieur le ministre, vous poser deux questions très précises. A l'Assemblée nationale, au cours de la discussion de ce budget, trois députés vous ont posé la question d'un éventuel transfert au ministre des armées de ce que l'on appelle la circulation aérienne. Malheureusement, vous n'avez pas répondu. La navigation aérienne est un service public civil et elle doit le rester. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de démentir devant le Sénat ces informations et de prendre l'engagement d'ouvrir très prochainement de véritables négociations avec les organisations syndicales pour rechercher et appliquer les solutions capables de garantir la sécurité et l'expansion du trafic aérien.

D'autre part, je vous demande, monsieur le ministre, après la grève d'hier qui a paralysé en partie la navigation aérienne, si vous entendez donner satisfaction aux légitimes revendications formulées par le personnel et éviter ainsi de nouvelles grèves.

M. Léon David. Très bien !

M. André Aubry. Ma deuxième question concerne des regroupements dont nous entendons beaucoup parler.

En effet, depuis des mois, il est question d'un rapprochement des secteurs trains d'atterrissage de la division Hispano de la S. N. E. C. M. A. et de Messier sous la tutelle de ce dernier, et de la cession de l'usine Bugatti de Molsheim à Messier. Il me serait agréable que vous me donniez des explications, des éclaircissements sur les tractations en cours.

En ce qui le concerne, le groupe communiste réaffirme son opposition absolue à une cession d'Hispano à l'entreprise privée Messier et nous rappelons que nous sommes pour la nationalisation de l'ensemble de l'industrie aéronautique, y compris Messier. Dans cette optique, il serait possible de créer une société nationale d'équipements aéronautiques, industriels et

énergétiques au sein de laquelle la division Hispano de la S. N. E. C. M. A. serait, avec ses ateliers décentralisés à Molsheim, le catalyseur.

Voilà les remarques et les questions formulées par le groupe communiste. En défendant avec l'ensemble des salariés de l'aérospatiale cette industrie de pointe où la France peut et doit jouer un rôle prépondérant, nous défendons une politique diamétralement opposée à la vôtre. C'est pourquoi nous ne voterons pas votre budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après les interventions qui ont eu lieu et l'audition des deux rapports, mon intervention ne portera que sur deux points : celui de la navigation aérienne et celui du transport aérien.

La situation des personnels de la navigation aérienne est connue de vous, monsieur le ministre, puisque, au sein du ministère des transports, une commission Cahen-Salvador a fait des propositions tendant à apporter une solution à ce problème difficile.

Parmi ces propositions, une ne devrait souffrir aucune difficulté : celle de l'alignement indiciaire des électroniciens de la sécurité aérienne sur les officiers contrôleurs. Ces électroniciens dont le rôle est peut-être moins spectaculaire, mais indispensable pour la sécurité, ont vu la commission reconnaître le bien-fondé d'un tel alignement. D'après nos informations, il semble, monsieur le ministre, que vous êtes d'accord sur le principe.

Vous vous trouvez cependant toujours en difficulté avec la direction du budget, qui craint des répercussions sur les autres catégories de fonctionnaires. Notre opinion est la suivante : il s'agit certes de personnels de la fonction publique, mais qui assurent un service d'exploitation dont l'importance évolutive ne vous a pas échappé.

En outre, des décisions gouvernementales ont, lors de la discussion du projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne, conduit à admettre que ces personnels étaient classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement. M. René Lacombe, alors rapporteur du projet de loi devant l'Assemblée nationale, avait estimé que les contrôleurs et les électroniciens « assument des responsabilités écrasantes, la moindre défaillance de leur part pouvant provoquer les pires catastrophes ».

Aussi, nous vous disons d'une façon très ferme : ces personnels sont classés hors catégorie et le rapporteur du projet de loi, M. Lacombe, a déclaré que le classement hors catégorie « permettra une juste revalorisation de ces indices sans pour autant provoquer de graves perturbations dans d'autres corps de la fonction publique ».

Quels sont, monsieur le ministre, les arguments que peuvent opposer vos collègues de la fonction publique à de telles remarques qui ont permis l'adoption du projet de loi, lequel, par ailleurs, a entraîné la suppression du droit de grève pour ces personnels ?

J'aurai, tout à l'heure, l'honneur de défendre devant la Haute assemblée un amendement tendant à la réduction d'un crédit. Par inadvertance, me croyant sans doute encore à l'époque où le Parlement avait la possibilité de contrôler le budget, j'avais déposé un amendement tendant à un transfert de crédits et un second amendement proposant une modification de l'intitulé et des crédits d'un chapitre. Je me suis souvenu qu'il existait une loi organique qui ne nous le permettait plus. Je me pose toujours la question de savoir quel peut-être le contrôle effectif du Parlement sur le budget actuel. Nous ne pouvons contrôler que les mesures nouvelles, qui ne représentent qu'environ 5 p. 100 des dépenses de l'Etat.

Néanmoins, je déposerai et défendrai un amendement tendant à la réduction des crédits du chapitre 03-1-15. Compte tenu de cet amendement, il vous sera peut-être possible, monsieur le ministre, de donner satisfaction aux électroniciens, car l'administration ne pourra recruter, avant le quatrième trimestre de 1970, le personnel indispensable au renforcement de certains corps techniques de la navigation aérienne.

Vous nous donnerez d'autant plus satisfaction que lors de l'inauguration de l'école nationale de l'aviation civile de Toulouse — ville que je représente — j'ai pu savoir que vous vous étiez engagé à faire apparaître le mot « indiciaire » dans le chapitre 03-1-16, afin de permettre l'alignement réclamé. J'ai relu ce texte et j'ai vu que ce mot n'y figurait pas, ce que je regrette.

Je vous demande aussi, monsieur le ministre, de rassurer notre assemblée sur des intentions que seraient prêtées au Gouvernement. En effet, il semble que malgré les réactions des per-

sonnels de la navigation aérienne, et bien qu'une grande partie de ceux-ci se soient vu supprimer le droit de grève, le Gouvernement envisagerait d'aller plus loin. En clair et même compte tenu de la coordination évidemment indispensable entre les civils et les militaires de l'espace aérien français, une solution de facilité, mais surtout autoritaire et dirigée contre les personnels, n'est-elle pas étudiée ?

Serez-vous toujours, monsieur le ministre des transports, le véritable chef du service de la navigation aérienne ? Et sous prétexte de coordination, ne serait-ce pas M. le ministre de la défense nationale qui verrait, dans des circonstances particulières, son autorité s'étendre aux activités civiles ?

Nous entendons avoir sur ce point une réponse précise.

Il nous paraît évident que si le ministre de la défense nationale devient le chef de l'ensemble des activités civiles et militaires, on pourrait parler de « militarisation ». Si c'est votre politique, il faut le dire, mais vous devez savoir que vous vous exposez à une réaction sociale que nul ne peut prévoir, et surtout que vous hypothéquez l'avenir du transport aérien français.

En effet, ce n'est pas avec une direction à caractère militaire que le transport aérien civil pourra prétendre à sa pleine expansion ; en outre, alors qu'il est évident que l'évolution du transport aérien, par suite de l'augmentation constante des vitesses des avions, oblige à traiter ce problème dans un grand ensemble, et notamment sur le plan européen, le Gouvernement hypothéquerait l'avenir politique, ce qui, je puis vous l'assurer, inquiète non seulement les personnels, mais nos partenaires européens.

Nous attendons donc sur ce point les précisions qu'il est de notre devoir de vous réclamer.

Ce qui caractérise le transport aérien français, c'est — fait unique en Europe — que ce transport est effectué par trois compagnies : Air France, U. T. A. et Air-Inter, à qui les pouvoirs publics ont octroyé une zone d'activité propre.

Cette situation a des conséquences sur le plan économique et sur le plan commercial.

Sur le plan économique il en résulte une augmentation de la dépense globale, chacune des compagnies s'étant dotée de moyens propres à assurer ses services : agences, escales, réservation, etc. Sur le plan de l'entretien et de l'exploitation du matériel volant, la situation est encore aggravée par le fait que chaque compagnie s'est dotée de types d'avions différents, ce qui oblige chacune d'elles à avoir des outillages, des installations spécifiques et des stocks de pièces de rechange qui ne peuvent servir qu'à elle.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que, vu les sommes énormes que va nécessiter la constitution des stocks de rechange et d'outillages pour les avions nouveaux, les compagnies nationales des pays du Marché commun ont décidé d'assurer en commun l'entretien de leur flotte afin de réduire leurs frais.

Sur le plan commercial, il en résulte une concurrence nationale qui, finalement, est néfaste aux intérêts communs. Actuellement, la France est absente du Pacifique parce que les pouvoirs publics n'arrivent pas à faire leur choix entre Air France et U. T. A., et ceci depuis un an. Sur le réseau métropolitain, des avions d'Air France et d'Air Inter assurent parfois la même liaison — j'en ai été témoin ces jours derniers — à cinq minutes d'intervalle. Certains types d'avions d'Air Inter seraient mieux adaptés pour effectuer certaines lignes attribuées à Air France et inversement. On pourrait citer bien d'autres exemples.

Le résultat de cette situation est que chaque compagnie supporte des charges dont elle pourrait se dispenser et dont le contribuable fait le plus souvent les frais ; et les moyens aériens dont la France dispose ne sont pas utilisés avec le maximum d'efficacité.

Comment remédier à cette situation ? Il semble qu'il n'y ait plus qu'une possibilité, le regroupement des trois compagnies en une seule. La nationalisation du transport aérien nous paraît un des meilleurs moyens pour arriver à ce résultat.

Dans cette perspective, il serait souhaitable que les activités long-courriers d'Air France et d'U. T. A. soient fusionnées dans leur forme actuelle et que l'exploitation des lignes d'Air-Inter et des lignes européennes d'Air France soit regroupée dans un organisme doté d'une certaine autonomie afin d'être le constituant français d'un pool d'exploitation inter-compagnies des lignes couvrant l'Europe, solution à laquelle vont aboutir immanquablement les compagnies exploitant ces réseaux, pour réduire leur déficit général d'exploitation.

Le processus n'est-il pas déjà engagé par Air France et B. E. A. pour l'exploitation du réseau intérieur allemand ?

Enfin, le centre national de parachutisme de Biscarosse doit rester sous votre autorité et ne passer sous aucun prétexte sous celle du secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports. Si le parachutisme est un sport, il nécessite des instructeurs haute-

ment qualifiés et un matériel aéronautique particulièrement adapté. Il doit être le complément nécessaire et indispensable de la formation aéronautique. C'est un sport qui n'a rien de commun avec le golf ou le tennis.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je tenais à présenter à cette heure — j'en aurais eu certes bien d'autres à faire valoir — et j'ose espérer que vous y répondrez. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Jean Errecart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les rapports très complets qui nous ont été présentés répondent d'une façon satisfaisante à la plupart de nos préoccupations et les conclusions contiennent des suggestions, comme les remèdes les mieux adaptés à la situation. Je ne reprendrai donc pas ce qui a été si excellemment exposé et je me bornerai à appuyer, au nom de mes collègues du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès comme en mon nom personnel, l'essentiel de ces conclusions.

Nous voulons tout d'abord que ce mode de transport moderne qu'est l'aéronautique se développe d'une façon encore plus rapide et plus harmonieuse. Nous voulons que l'aviation civile ne soit pas traitée comme une parente pauvre ou considérée comme un gadget onéreux, réservé à une clientèle réduite qui pourra toujours payer même si les tarifs sont fort élevés.

Nous ne voudrions pas qu'on continue à donner l'impression que ce mode de transport est placé en position d'infériorité par rapport à d'autres modes de transports terrestres qui ont, certes, leur titre de noblesse, mais dont le rôle, de par l'évolution générale, décroît et décroîtra encore, du moins pour le transport des voyageurs.

Certes, la situation financière des sociétés aéronautiques nous inquiète, d'autant plus qu'elles vont devoir procéder à des investissements massifs indispensables. A ce point de vue, la modicité de l'effort consenti pour l'aéronautique, qui se trouvera en face de difficultés d'ordre financier de plus en plus lourdes, ne manque pas d'inquiéter certains d'entre nous.

Pour ne parler que d'Air Inter qui voit son trafic augmenter de 25 p. 100 d'une année sur l'autre, cette compagnie devrait, de ce fait, doubler sa flotte tous les trois ans. Comment pourrait-elle réaliser de tels investissements ? Certainement pas par une augmentation de ses tarifs qui sont déjà très élevés et dont le niveau éloigne déjà bien des usagers potentiels de l'aviation.

Je voudrais dire un mot des participations qui sont sollicitées de certaines collectivités locales, tels les chambres de commerce, les grandes villes et les conseils généraux. Ce procédé nous paraît détestable, d'autant plus que ce sont, une fois de plus, les régions les plus déshéritées, les plus éloignées et les plus pauvres qui seront sanctionnées de la sorte.

Nous appuierons donc pour notre part les conclusions des rapporteurs et nous demanderons que l'aide de l'Etat se manifeste de façon plus précise et plus substantielle, notamment par une détaxe de l'essence et par d'autres mesures. Nous désirons que ces sociétés puissent effectuer leurs investissements, qui seront très importants dans l'avenir, et que l'avion devienne un mode de transport populaire, ce qui nous aidera, nous, représentants des régions éloignées, dans l'effort de déconcentration et de décentralisation que nous poursuivons.

Je voudrais, en terminant, vous poser quelques questions, monsieur le ministre.

Voici déjà quelque temps que des pourparlers sont engagés avec l'Union soviétique au sujet du survol de la Sibérie, survol qui permettrait à nos lignes des liaisons beaucoup plus faciles et rapides avec certains aéroports de l'Extrême-Orient et du Japon.

Où en sont ces pourparlers ? Dans la mesure où nos relations avec l'Est semblent s'améliorer, ce problème ne pourrait-il pas être résolu ?

Où en sommes-nous également de la modernisation de la liaison Paris-Orly dont l'urgence n'est plus à démontrer ? Le grand reproche que l'on peut faire au transport aérien, c'est le temps relativement long qu'il faut encore pour atteindre l'aéroport d'envol. C'est donc dans cette direction que devraient porter les efforts d'investissements. Ce problème revêt une importance plus grande encore s'agissant de l'aéroport international d'Orly qui reçoit les avions venant du monde entier. Le même problème se posera demain pour l'aéroport de Roissy-en-France. Il ne faudrait pas que l'on attende, comme on l'a fait pour Rungis, que les infrastructures soient terminées pour songer à établir une liaison rapide entre Orly et ce nouvel aéroport.

Le projet de métro express tient-il toujours ? Si oui, comment envisagez-vous d'assurer le transport des bagages et du fret ?

Je marquerai aussi notre inquiétude au sujet de l'avenir des aéro-clubs pour lesquels les subventions sont en nette diminution. Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, que, de ce fait, ces aéro-clubs ne puissent pas fonctionner normalement et qu'ils demeurent réservés à ceux qui disposent de moyens financiers importants ? Ne serait-il pas préférable qu'ils deviennent des centres populaires où les jeunes de toute classe sociale pourraient prendre des leçons de pilotage ?

La S. N. C. F. envisage, et c'est normal, des investissements de plusieurs milliards de francs en vue de permettre aux trains qui circulent sur certaines lignes de gagner quelques minutes sur les horaires actuels. Puisque nous sommes en période de pénurie et d'austérité, n'est-ce pas le moment d'établir des priorités encore plus rigoureuses ? Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous les avez déjà définies. Je vous demanderai donc quelles sont les places occupées respectivement par les projets suivants : liaison Paris-Orly — j'espère qu'elle est inscrite au premier rang de ces priorités — liaison Orly-Roissy, la construction de ce dernier aéroport devant être achevée en 1973 ; aménagement de nouveaux aéroports dans les régions éloignées de Paris, tel celui de Tarbes-Pau, sur le plateau de Ger.

Enfin je poserais une dernière question qui est d'une brûlante actualité : où en est-on de la grève des hôtesses de l'air ? Sommes-nous à l'abri de nouvelles manifestations de cette nature ? La modification dans la délivrance des certificats de sécurité, qui passerait des pouvoirs publics aux compagnies elles-mêmes, avait-elle donc un caractère d'une telle urgence qu'elle justifiait le risque d'une grève de cette importance ? Et puisque à chaque instant on parle de participation et de concertation, ne pouvait-on pas engager toutes les discussions souhaitables avec les représentants syndicaux avant d'arrêter définitivement de telles dispositions et mettre les intéressés devant le fait accompli ?

Si des pourparlers ont eu lieu, vous pourrez nous le confirmer, monsieur le ministre. De toute façon, il est désagréable de voir toute notre aéronautique et l'aéronautique étrangère immobilisées par des grèves de cette nature, surtout lorsque nous apprenons par la presse que les motifs de la grève n'étaient pas tellement importants et que le problème aurait pu être réglé par des discussions avec les syndicats.

Nous approuverons ce budget qui est un budget d'austérité. Mais promettons-nous, monsieur le ministre, si cela vous est possible, que le budget de 1971 sera meilleur de façon que l'aéronautique et les compagnies françaises continuent à remplir leur très noble mission, leur mission de pointe. (*Applaudissements.*)

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

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à remercier les rapporteurs de la commission des finances et de la commission des affaires économiques, MM. Fortier et Pams, pour les rapports excellents, très documentés en même temps que critiques qu'ils ont présentés devant le Sénat. Ils ont souligné que ce budget, bien qu'établi dans une période financière difficile, est en augmentation de 6 p. 100 pour l'équipement et de 10 p. 100 pour le fonctionnement alors que l'augmentation globale du budget de fonctionnement pour 1970 n'est que de 6,66 p. 100.

Ici donc, comme pour l'éducation nationale et les postes et télécommunications, le Gouvernement a fait un effort particulier. Peut-être est-il insuffisant, mais s'il l'a fait, c'est parce que l'aviation civile est un domaine qui correspond à un besoin de plus en plus pressant, ainsi que MM. les rapporteurs et les orateurs l'ont souligné.

Je passerai rapidement en revue les points essentiels de ce budget, c'est-à-dire les moyens des services, la construction aéronautique et les transports aériens.

L'aéroport d'Orly, tout d'abord, est en pleine expansion. Je n'y reviens pas. Il convient cependant de rappeler que le nombre de passagers empruntant l'aéroport d'Orly double en l'espace de cinq années. C'est une donnée importante dont il faut tenir compte, elle explique la décision du Gouvernement d'entreprendre la construction de l'aéroport de Roissy-en-France.

MM. les rapporteurs et, à l'instant même, M. Errecart, ont parlé de la liaison Paris-Orly. C'est très bien en effet de venir en une heure environ de Tarbes, Toulouse, Marseille, Nice ou d'ailleurs à Paris, mais il faut ensuite attendre quarante-cinq minutes et une heure pour aller d'Orly à Paris et *vice versa*. Aussi, en attendant que soit prise au titre du VI^e Plan la décision de prolonger la ligne de métro n° 5 jusqu'à Orly, l'autoroute H 6 en cours de construction, combinée avec un accès réservé à l'autoroute A 6, et avec des couloirs réservés dans Paris, permettra aux autobus et aux taxis d'améliorer à la fin de 1970 ou au début de 1971 la circulation entre Orly et Paris.

Il faudra ensuite que très rapidement nous décidions si la liaison entre Paris et Orly se fera par voie ferrée ou en prolongeant la ligne n° 5 du métropolitain. Je précise que ce prolongement coûtera environ 650 millions de francs. Le métro serait alors utilisé non seulement par les passagers allant à Orly ou en revenant, mais également par les populations de la banlieue voisine d'Orly pour rejoindre Paris.

Nous aurons certainement l'occasion de reparler de ce problème que le ministère des transports suit de très près.

La circulation entre Paris et Roissy-en-France sera améliorée, en plus de l'utilisation de l'autoroute A 1, par le prolongement de certaines routes et la construction de l'autoroute B 3.

Enfin, le troisième aéroport de Paris est également à l'étude ; mais aucune décision n'a encore été prise.

L'extension de l'aéroport d'Orly, la construction de l'aéroport de Roissy-en-France posent d'importants problèmes financiers auxquels est lié le problème des redevances perçues par l'Aéroport de Paris. J'ai entrepris, avec le ministre de l'économie et des finances, l'étude des moyens qui devraient permettre de remédier à cette situation. Il pourrait s'agir d'une dotation en capital de l'Etat. Les discussions sont en cours. Les propositions que nous soumettons au ministère des finances devraient faire de l'Aéroport de Paris une entité économique homogène, évitant ainsi les distorsions interventionnistes actuelles.

La tutelle, le contrôle technique, la garantie de la sécurité de l'exploitation resteront du domaine administratif. L'administration, ainsi, n'en sera que mieux préparée à exercer ces tâches séparées de l'exploitation. La gestion confiée à l'Aéroport de Paris pourra l'être ailleurs avec d'autres établissements analogues.

Je ne m'étendrai pas sur tous les aéroports dont il a été question. Je précise toutefois que pour l'aérodrome de Lyon-Satolas, évoqué par l'un des rapporteurs, la préparation de sa création se poursuit activement.

J'en viens à la navigation aérienne pour laquelle la modernisation des équipements sera poursuivie. Les usagers des lignes d'Air-Inter que vous êtes pour la plupart, mesdames, messieurs, noteront avec intérêt l'abaissement des minima météorologiques pour l'atterrissage par mauvaise visibilité. Des expériences intéressantes ont été réalisées ces temps derniers à Orly et sur certains aéroports de province. La coopération existant entre les services du ministère, de la société Sud-Aviation, constructeur de *Caravelle*, et de la compagnie Air-Inter permet aux avions de cette compagnie d'atterrir avec des minima météorologiques réduits, alors que les autres avions devront être déroutés. Du point de vue de la technique, il s'agit là d'un progrès particulièrement important qu'il me plaît de souligner.

En ce qui concerne, d'autre part, la navigation aérienne, en outre, je précise que la couverture radar de l'espace aérien sera poursuivie. Là encore, il m'est agréable de vous signaler que notre expérience de l'utilisation des ordinateurs pour le décodage des signaux radar primaire et secondaire donne à la France une avance technique tout à fait remarquable.

Il a été fait allusion tout à l'heure au personnel.

Il est certain que l'aviation civile exige de son personnel une adaptation permanente en raison de l'évolution technique ; c'est notamment le cas des services du contrôle de la circulation aérienne. C'est la raison pour laquelle le précédent Gouvernement avait créé une commission appelée commission Cahen-Salvador du nom du conseiller d'Etat qui la présida. Dans le début de l'année 1969, cette commission a déposé un rapport concluant à l'attribution de certains avantages aux fonctionnaires du contrôle de la circulation aérienne.

Cependant le mandat confié à cette commission ne comprenait pas l'ensemble du problème d'organisation des services, sujet sur lequel je répondrai tout à l'heure à quelques orateurs.

Dans le budget pour 1970 sur lequel vous allez vous prononcer, il est certain qu'une amélioration de cette situation a été apportée. Certes, elle n'a pas été jugée suffisante par certains d'entre vous ni par les personnels de la circulation aérienne et leurs représentants m'ont fait part de leurs aspirations lorsque je les ai reçus longuement au début du mois de septembre dernier. Mes services se sont également entretenus longuement avec eux. La plupart des syndicats ont reconnu que, s'ils ne jugeaient pas cette amélioration suffisante, un certain nombre de points positifs avaient été acquis.

Malgré ce qu'il est convenu d'appeler « l'austérité budgétaire », j'ai pu obtenir pour 1970 — c'est un résultat particulièrement notable, qui ne se retrouve qu'en matière d'éducation nationale et de télécommunications — la création de 250 emplois nouveaux dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne.

Le Gouvernement a également dû décider d'améliorer les statuts et les taux de l'indemnité forfaitaire spéciale allouée à ces mêmes personnels. Ces mesures entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1970. Une somme de 4 millions de francs avait tout d'abord pu être dégagée mais comme elle ne m'a pas paru suffisante, j'ai demandé et obtenu qu'elle soit portée à 5 millions pour les doter. Cela permet d'améliorer encore, même sans leur donner pleinement satisfaction, la situation des personnels du contrôle de la circulation aérienne.

En particulier, une question m'a été posée par plusieurs orateurs, notamment par M. Méric et aussi, je crois, M. Errecart, sur les électroniciens.

Je les ai reçus au ministère, voilà environ un mois, et à nouveau j'ai pris contact avec certains d'entre eux lorsqu'en compagnie de M. Michel Debré, nous avons inauguré l'école nationale de l'aviation civile et l'école nationale supérieure de l'aéronautique et de l'espace, à Toulouse.

Leur problème, je le sais, n'est pas encore complètement réglé, car je connais leurs revendications. Il s'agit de l'alignement sur les officiers contrôleurs de la circulation aérienne.

L'originalité des techniques, la diversité des tâches, les pointes de trafic, la rapidité du progrès, posent des problèmes difficiles et délicats. Je sais que les aspirations des électroniciens de la sécurité aérienne sont légitimes. Aussi, comme je l'ai indiqué au rapporteur du budget à l'Assemblée nationale, qui est un parlementaire de la Haute-Garonne comme vous, monsieur Méric, nous étudions très sérieusement ce problème afin de lui trouver une solution. Je suis d'ailleurs prêt à recevoir de nouveau les électroniciens pour traiter avec eux ce problème difficile comme je l'ai déjà fait.

A propos de la circulation aérienne civile et militaire, certains bruits circulent dans les assemblées et hors des assemblées. Je tiens à préciser qu'il n'entre pas dans les intentions du ministre des transports de se décharger si peu que ce soit du contrôle de la navigation aérienne. C'est là une position claire, nette et précise.

Tout à l'heure, à propos de la commission Cahen-Salvador, j'ai fait allusion au fait qu'elle n'avait pu régler ni même formuler des propositions concernant tous les domaines. A ce sujet, nous avons déjà eu un certain nombre d'entretiens et nous en aurons d'autres avec les représentants des syndicats. Mais je confirme qu'il n'est pas question pour moi de confier le contrôle de la circulation aérienne civile à l'autorité militaire. Le ministre des transports ne veut pas se décharger de ses obligations, même si elles sont délicates et difficiles.

A propos des services, aéroports ou personnel, il nous reste encore aux uns et aux autres, un certain nombre d'efforts à accomplir. Nous nous y employons quotidiennement et les crédits que nous avons déjà pu obtenir pour le budget de 1970 sont la preuve que l'ensemble du Gouvernement a la volonté de résoudre les problèmes.

On a parlé de la construction aéronautique, que ce soit de la réalisation du *Concorde*, de l'*Airbus* ou du *Mercure*. Il est certain que l'autorisation de programme figurant au budget 70 est particulièrement importante puisqu'elle atteint un milliard de francs actuels, et cela malgré, je le souligne à nouveau, les difficultés financières du moment. C'est la démonstration et la preuve pertinente que le Gouvernement veut continuer, dans ce domaine de la construction aéronautique, à faire des efforts importants, quoi qu'on en ait dit tout à l'heure, en particulier M. Aubry.

Que le groupe communiste soit partisan de cette politique technique de pointe, comme les autres groupes du Sénat, je m'en réjouis, car cela rejoint les études, le travail et les réalisations du ministre des transports et du Gouvernement tout entier.

En tout cas, en ce qui concerne le *Concorde*, malgré les bruits — encore des bruits ! — qui avaient couru au début du mois de juillet, le Gouvernement a fait son devoir. Les résultats obtenus jusqu'à présent sont particulièrement concluants. Les vols effectués tant par M. Turcat et son équipe de pilotes français que par leurs collègues britanniques et tout récemment des pilotes des grandes compagnies aériennes, prouvent que le *Concorde* est un appareil d'avenir.

M. André Méric. C'est aussi l'avis de M. Giscard d'Estaing.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Mais, monsieur Méric, c'est l'avis du Gouvernement. Il n'est pas désagréable de s'entendre dire qu'il s'agit d'une réalisation de qualité.

M. André Méric. C'était une boutade.

C'est l'avis de M. Giscard d'Estaing qui, lui, a eu l'honneur avant tout le monde de se promener dans *Concorde* et qui, en descendant de l'avion, a déclaré que c'était un magnifique oiseau, ce que nous pensions depuis toujours.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Il est agréable de constater que le ministre des finances nous donne sa bénédiction ministérielle en ce domaine.

M. André Méric. Il lui sera difficile à l'avenir de refuser les crédits nécessaires.

M. Raymond Mondon. M. Giscard d'Estaing les avait accordés avec le Gouvernement ; il est membre de l'équipe gouvernementale comme les autres ministres, avec une charge particulièrement lourde.

J'en arrive maintenant au *Mystère 20*, une réussite. Son constructeur, la Société Marcel Dassault, en ayant vendu 400 exemplaires.

Quant au *Mystère 10*, bien qu'il ne soit pas encore construit, une option a été prise pour 120 appareils et 45 sont déjà vendus.

M. Aubry, que ces 165 appareils soient achetés par les capitalistes américains ou par les Russes, peu nous importe ! Quand les Russes passent un marché, ils ne cherchent pas à savoir d'où vient l'argent. Quant nous concluons nous-mêmes des marchés avec divers pays, l'essentiel est bien que nous vendions le maximum d'appareils afin de voir les devises rentrer et d'assurer le plan de charge des usines d'aviation. C'est là le problème primordial et l'on voit l'intérêt particulier rejoindre l'intérêt général.

A propos du bruit des avions à réaction, je confirme ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale : le mouvement d'avions à réaction à Orly est interdit de onze heures du soir à six heures du matin, sauf, bien entendu, dans des cas très exceptionnels justifiant une dérogation.

En ce qui concerne le transport aérien, la compagnie nationale Air France, après un exercice 1968 difficile du point de vue financier, va vraisemblablement terminer l'exercice 1969 avec un excédent de recettes. Il sera peut-être faible, mais il existera, et c'est là l'important.

Le trafic d'Air France avait baissé, en 1968, du fait des événements de mai et de juin. Il a particulièrement augmenté en 1969, aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le fret.

A ce sujet, M. Errecard m'a posé une question à propos du survol de la Sibérie par les avions de la compagnie Air France. Monsieur Errecard, je n'ai pas encore la possibilité de vous donner une réponse définitive, mais je puis tout de même indiquer au Sénat que les conversations actuellement en cours entre nos services de l'aviation civile, la compagnie Air France et les représentants de l'U. R. S. S. paraissent bien engagées. S'il n'y a pas de contretemps ni d'obstacle c'est, vraisemblablement le 1^{er} avril, que la compagnie Air France pourra faire survoler la Sibérie par ses appareils. Je souhaite comme vous que nous atteignions ainsi un objectif important dans le domaine du transport aérien.

La Compagnie Air France a par ailleurs fourni de gros efforts dans le sens de l'économie tout en maintenant et en améliorant ses dessertes nationales.

On a évoqué ici — et c'est normal — des problèmes qui intéressent Air-Inter, et par là, les collectivités locales, départements et villes, qui sont amenés à subventionner cette compagnie quand elle est en déficit.

M. le rapporteur Pams a souligné à juste titre que le déficit d'Air-Inter correspondait environ au montant de la détaxe sur les carburants, demandée par cette compagnie. C'est là un problème particulièrement important, auquel d'ailleurs je me suis déjà intéressé comme maire et conseiller général d'un département qui subventionne Air-Inter. En outre, les représentants m'en ont entretenu lorsque je me suis rendu dans leur région au mois de septembre dernier. Répondant aussi bien à M. Fortier qu'à M. Pams, je vous précise que nous poursuivons l'étude du problème du financement de ces lignes. J'espère pouvoir le résoudre, mais je sais que ce ne sera pas facile.

Il se pose encore, en matière de navigation aérienne, un autre problème que je veux rapidement évoquer : celui de la piraterie aérienne. C'est un problème nouveau, né depuis quelques années et qui s'est malheureusement intensifié ces derniers temps.

J'espère que d'ici peu, le Parlement sera appelé à ratifier la convention de Tokio. Ce sera là un premier pas, mais insuffisant. Le Gouvernement, d'autre part — je m'y prépare en liaison avec M. le garde des sceaux — prévoit un projet de loi renforçant les peines réprimant la piraterie aérienne. Je l'indique ici parce que cette question inquiète non seulement les pilotes, qui m'en ont entretenu voilà peu de temps, mais aussi l'opinion publique qui est scandalisée par de tels actes.

Il reste un certain nombre d'autres problèmes, par exemple celui des charters. Je réponds à MM. les rapporteurs Fortier et Pams que la Compagnie Air France envisage d'augmenter

sa capacité en la matière dans les années à venir, devant la constatation de l'effort des compagnies étrangères, K. L. M. et Sabena.

En ce qui concerne les trois compagnies françaises, Air France, Air-Inter et U. T. A., la politique du Gouvernement consiste à faire se rapprocher le plus possible ces compagnies pour trouver des terrains d'entente sur les différents problèmes qui les intéressent, dans les relations avec le personnel et le Gouvernement. Par exemple, ce rapprochement vise les agences à l'étranger, afin de diminuer les frais de gestion.

Enfin, sur le plan européen, vous savez qu'il existe déjà des accords entre les compagnies françaises et certaines compagnies européennes.

Une question m'a été posée tout à l'heure par M. Errecard en ce qui concerne l'organisation de la navigation aérienne. C'est le problème des stewards et des hôtesses de l'air dont la grève a eu lieu hier. Je tiens à faire le point de la question : il s'agit de l'arrêté pris conjointement par le ministre des armées et moi-même le 26 novembre dernier qui prévoit une réorganisation administrative, devenue obligatoire, du certificat de sécurité et de sauvetage. Cette réforme sera mieux adaptée aux besoins, compte tenu de la nature des liaisons et des types d'appareils spécifiques à chaque compagnie. L'administration, je tiens à le préciser, exercera un contrôle vigilant sur la formation. Tel est le premier point du plan administratif et de la simplification administrative.

A une période où l'on parle beaucoup d'harmonisation des charges de transport — j'étais en Hollande la semaine dernière, j'irai bientôt à Bruxelles pour discuter des plans de transports européens — il est singulier de constater que non seulement en Europe, mais dans la plupart des pays à la technique évoluée, ce sont les compagnies aériennes qui délivrent les certificats de sécurité et de sauvetage, que ce soit en Allemagne, en Italie, en Belgique, en Hollande, au Canada ou aux U. S. A. Il n'y a que peu de pays comme le Pérou et quelques autres où c'est encore l'Etat qui délivre ces certificats de sauvetage et de sécurité. Dans ce domaine, nous nous alignons donc purement et simplement sur ce que font les autres grands pays où l'aviation est en plein développement.

Je sais par contre que les stewards et les hôtesses de l'air ont craint à cette occasion que les compagnies françaises remettent en cause soit leur statut, soit leurs rémunérations, soit leur régime de retraite. J'ai reçu ces personnels il y a quelque temps, et je vais encore les voir aujourd'hui. Il leur a été exposé les raisons administratives et internationales qui ont motivé un tel arrêté. En même temps, nous les avons rassurés sur leur situation matérielle, qu'il n'est pas question de modifier en quoi que ce soit.

Vous reconnaîtrez donc, monsieur Errecard, que le Gouvernement et, en particulier, le ministre des transports et ses collaborateurs, font l'effort le plus soutenu pour éviter la rupture des contacts et trouver une solution satisfaisante à ce problème.

Telles sont, mesdames et messieurs les sénateurs, les observations que m'inspire ce budget. Il ne comporte peut-être pas tous les progrès techniques et financiers que vous espérez mais, comme je l'ai déjà indiqué, et comme les rapporteurs ont bien voulu le souligner, il marque un progrès certain sur celui de 1969, qu'il s'agisse du fonctionnement, de l'équipement, des crédits consacrés à *Concorde*, *Mercur* et *Airbus*.

En ce qui concerne l'*Airbus*, je voudrais souligner que tout récemment, à Amsterdam, le secrétaire d'Etat aux transports néerlandais m'a donné l'accord de son gouvernement pour participer avec la France et l'Allemagne à la construction d'*Airbus*. Vous voyez donc que, malgré les difficultés, nous allons de l'avant.

Nous devons nous en réjouir et je pense que le vote que vous émettrez encouragera le Gouvernement dans ce sens. (*Applaudissements.*)

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

Nous allons examiner les crédits et autorisations de programme concernant le ministère des transports, section II : Aviation civile, figurant aux états B et C et rattachés respectivement aux articles 25 et 26 du projet de loi.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III : plus 24.679.490 F ».

Par amendement n° 69, M. Méric et les membres du groupe socialiste proposent de réduire ce crédit de 2.072.000 F.

La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Ainsi que je l'ai exposé tout à l'heure à la tribune, je demande une réduction de crédits pour permettre l'alignement indiciaire des électroniciens avec les officiers contrôleurs. Le renforcement de certains corps techniques de la navigation aérienne interviendra à partir du quatrième trimestre 1970, les crédits inscrits au budget de l'aviation civile sont donc trop importants et la somme ainsi dégagée permettra de donner satisfaction aux électroniciens.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Raymond Mondon, ministre des transports. J'ai déjà fait allusion à ce problème, et je comprends les soucis et les préoccupations de M. Méric. Ses soucis sont d'ailleurs les nôtres puisque actuellement j'ai entamé une procédure sur ce sujet.

Il s'agit ici de problème d'assimilation dont vous savez combien ils sont délicats dans la fonction publique. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas en votant cet amendement que l'on m'encouragerait à persévérer dans mes efforts puisque, au contraire, on réduirait de 2 millions de francs des crédits que j'ai eu tant de mal à obtenir.

Le ministre des finances serait peut-être très heureux de cette solution, car elle constituerait une économie supplémentaire, mais le ministre des transports ne serait pas satisfait, pas plus que le personnel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. La commission s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Monsieur Méric, maintenez-vous votre amendement ?

M. André Méric. Oui, monsieur le président, je maintiens mon amendement et mon argumentation, car je n'ai pas l'habitude de présenter au vote du Sénat des choses déraisonnables. Je maintiens la demande de réduction portant sur la navigation aérienne à l'article 03-1.15 du titre III. Les sommes ainsi dégagées permettront, je le répète, de donner satisfaction aux électroniciens, dans les délais les plus brefs.

Non seulement je maintiens l'amendement, mais, au nom du groupe socialiste, je demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 69.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 11 :

Nombre des votants	268
Nombre des suffrages exprimés.....	268
Majorité absolue des suffrages exprimés.	135
Pour l'adoption	71
Contre	197

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix les crédits du titre III avec le chiffre de 24.679.490 F.

(Les crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV : moins 2.845.750 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 1.221.580.000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme.

(Ces autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. « Crédits de paiement, 600.383.000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 19.440.000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 11.000.000 F. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec l'examen des crédits de l'aviation civile.

Dépenses militaires.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère d'Etat chargé de la défense nationale ainsi que les budgets annexes des essences et des poudres.

La parole est à M. Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, qui fera un exposé d'ensemble et traitera des dépenses en capital.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai à vous présenter ce soir tout d'abord un exposé général sur le budget de la défense nationale, ensuite quelques aperçus sur les dépenses en capital. C'est à mon collègue M. Héon que reviendra la tâche de vous présenter le titre III, qui est certainement un des plus importants, comme j'aurai l'occasion de le dire dans un instant.

Monsieur le ministre, lors de son audition en commission des finances, M. le ministre de l'éducation nationale nous indiquait que, compte tenu des affluents provenant de divers autres ministères et pour la première fois, son budget dépassait celui de la défense nationale. A vrai dire, j'en suis moins sûr que lui et, ce disant, croyez bien que je n'en suis pas jaloux en vous présentant de budget de 27.188 millions de francs. Mais je ne vous accuserai certainement pas, ni vous-même, monsieur le ministre, ni vos services, d'avoir volontairement essayé dans d'autres budgets des dépenses qui incombent au vôtre. En effet, pour bien des opérations, la frontière est singulièrement floue entre ce qui est civil et ce qui est militaire et je n'en veux pour preuve que la controverse qui, à l'Assemblée nationale, a opposé M. Montalat et M. Sanguinetti sur l'implantation des frais de construction, d'importance peut-être mineure mais dépassant malgré tout plusieurs dizaines de millions de francs, de l'aérodrome de Hao en Polynésie. Ces deux collègues n'en voudront certainement pas au seul parlementaire qui ait connu ce problème avant et après la réalisation de l'aérodrome de leur dire qu'ils n'avaient raison ni l'un ni l'autre.

Mais cet avant-propos n'avait pour but que de faire mieux percevoir la vanité de certains chiffres et c'est pourquoi je vous renvoie, avec les réserves d'usage, à mon rapport écrit pour en trouver le détail. Je me bornerai ici à quelques évaluations essentielles et à tenter d'extraire une philosophie de ce budget.

Tout d'abord et officiellement, la part prise par la défense nationale dans notre produit national brut ou dans notre budget général est en constante diminution depuis 1964. Elle est comparable à ce qui existe dans les pays occidentaux industrialisés, à l'exception toutefois des U. S. A. et de l'Union soviétique. Mais, pour comparer, il faut employer le même étalon et, par conséquent, les mêmes méthodes de calcul. En effet, la définition française diffère assez sensiblement de la définition de l'O.T.A.N. et, si notre défense n'absorbe que 3,44 p. 100 du produit national brut et 17,6 p. 100 de notre budget général selon la définition française, selon la définition de l'O. T. A. N. adoptée par les pays de l'Alliance atlantique et qui prend en compte les charges des pensions en excluant les dépenses de gendarmerie, ces chiffres s'élevaient à 21,1 p. 100 de notre budget général, contre 18,7 p. 100 pour la Grande-Bretagne, 25,7 p. 100 pour la République fédérale allemande, et 11,3 p. 100 seulement pour l'Italie, et à 5,06 p. 100 de notre produit national brut contre 6,04 p. 100 pour la Grande-Bretagne, 4,17 p. 100 pour la République fédérale allemande et 3,08 p. 100 pour l'Italie.

Cette énumération, pour fastidieuse qu'elle soit, et je vous prie de croire que je ne la renouvellerai pas souvent dans mon exposé, permet cependant une utile constatation, à savoir que la République fédérale allemande a un budget général plus léger que le nôtre par rapport à son produit national brut alors que l'inverse se constate en Grande-Bretagne, observation qui certes déborde du cadre de la défense nationale mais qui n'en est pas moins intéressante.

Nous pourrions nous féliciter, je le dis sans ambages et sans réserve, de notre relative modestie en matière de dépenses militaires si nous n'étions pas amenés à quelques sérieux correctifs.

Comme nous l'avons déjà remarqué les années précédentes, raisonner sur des proportions est illusoire quand on ne fait pas appel à la notion de valeur absolue.

En effet, le recours à des moyens de défense de plus en plus élaborés, de plus en plus coûteux exige des capitaux de plus en plus importants et il est vain de vouloir comparer ce que peut donner un prélèvement de même taux dans un pays tel que le nôtre, qui compte 50 millions d'habitants, et dans des pays de 200 millions, voire de 700 ou de 800 millions d'âmes, d'autant plus que les revenus *per capita* sont très dissemblables.

J'ai cité les chiffres suivants valables en 1967, et malheureusement je n'ai pas pu en avoir de plus récents : le revenu *per capita* était de 250 dollars U.S. pour la Chine, de 970 dollars pour l'Union soviétique, de 1.950 dollars pour la France, de 3.670 dollars pour les Etats-Unis ; à cette même époque, la République fédérale allemande avait un revenu *per capita* de 1.750 dollars, qui s'est beaucoup accru depuis, la Grande-Bretagne de 1.300 dollars et l'Italie seulement de 1.120 dollars.

Je vous laisse à imaginer, mes chers collègues, les réactions de l'opinion publique française si nous lui demandions pour assurer sa défense les sacrifices que doivent s'imposer les Russes ou les Chinois !

Ces chiffres, qui constituent l'essentiel de ceux que j'ai l'intention de citer à cette tribune, démontrent qu'en fait il est difficile à un pays tel que le nôtre, avec la place qu'il occupe dans le monde, avec ses responsabilités, de sacrifier beaucoup du volume des crédits qu'il consacre à sa défense. Il reste à savoir si ces crédits sont bien employés dans le contexte politique actuel et si cet emploi conduit à une efficacité valable.

Il appartient plutôt à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées d'examiner en détail cette question et elle n'y manquera certainement pas dans un instant. Il est cependant évident que la commission des finances ne peut pas se désintéresser de l'emploi des fonds publics, même dans un tel domaine.

Je vais tenter d'analyser les traits caractéristiques de ce budget en dehors de son importance relative. Ils sont de plusieurs ordres : tout d'abord, pour la deuxième année consécutive, les crédits du titre III l'emportent sur ceux du titre V et, si je n'en suis aucunement jaloux à l'égard de mon excellent collègue, M. Héon, qui rapportera dans quelques instants le titre III, la tendance qui se dégage de cette constatation semble quelque peu rétrograde s'agissant d'une armée qui se veut et se dit moderne ; deuxièmement, le dépassement, en francs courants, des crédits prévus pour l'ensemble de la deuxième loi de programme militaire est de 6 p. 100 et, s'il est inférieur au cumul des hausses économiques, évalué à 14 p. 100, il demeure très supérieur à celui qui est enregistré dans d'autres chapitres du budget général ; troisièmement, nous n'enregistrons sur ce budget aucune ponction pour le fonds d'action conjoncturelle ; quatrièmement, nous enregistrons la reprise de la campagne de tirs dans le Pacifique ; cinquièmement, nous constatons une distorsion sans cesse accrue entre l'armement nucléaire et l'armement conventionnel au bénéfice du premier ; sixièmement, à l'intérieur du domaine nucléaire, nous notons de très sensibles dépassements pour les crédits affectés aux vecteurs, 60 p. 100, aux bâtiments de combat, c'est-à-dire aux sous-marins nucléaires, 38 p. 100, à l'ensemble des matériels aéronautiques, 14 p. 100.

En revanche, nous enregistrons une diminution de 24 p. 100 sur les matériels terrestres, le tout en francs courants, ce qui traduit bien entendu, surtout pour les vecteurs, les aléas d'études et les retards enregistrés dans la fabrication de ces engins. Enfin et surtout, nous voyons se dessiner ici la lourdeur de la politique militaire que nous avons adoptée et les sujétions qu'elle entraîne, car nous sommes en plein paradoxe. Dès le départ, il paraissait évident que l'option que nous avions prise menait à une escalade fatale quant aux moyens techniques et financiers à mettre en œuvre.

On m'a demandé en commission des finances d'indiquer où nous en étions à l'heure actuelle dans les dépenses cumulées consacrées à la force nucléaire stratégique. J'ai ici le chiffre, monsieur le ministre, mais je ne le citerai pas parce que le document qui m'a été remis porte la mention « secret » et que j'attends de le voir publié dans la presse, comme il est d'usage, (*Sourires*) pour en faire part à cette assemblée. Je serais fort heureux si vous pouviez le communiquer à nos collègues.

Il était difficile d'admettre, même aux moments les plus fastes de l'O. T. A. N., qu'entre un armement conventionnel toujours sacrifié et un armement nucléaire stratégique d'ordre de grandeur mégatonnique il n'y avait rien et que notre protection consistait à menacer du recours à l'arme suprême, dont le premier effet eût été notre anéantissement, et cela même en cas d'attaque mineure par des armements dits classiques.

Puis, au fil des jours, nous avons assisté à l'évolution des conceptions stratégiques des grandes puissances nucléaires du monde. A la notion de riposte globale a succédé l'idée de la défense flexible et graduée, qui oblige à créer et à entretenir une

panoplie prévoyant tout l'arsenal des armes, individuelles ou constituant des corps blindés avec ou sans armement nucléaire tactique, et *in fine* armement nucléaire stratégique.

Nous sommes alors condamnés, je vous y rends attentifs, par l'importance même des investissements considérables réalisés, seuls, pour l'arme thermonucléaire, à continuer, car je crois que le phénomène est maintenant irréversible, pour parvenir, toujours seuls, aux têtes nucléaires tactiques autrement difficiles à réaliser.

Je parlais tout à l'heure de paradoxe et c'est vraiment là où il éclate : il serait absurde de laisser sans emploi les énormes installations que nous avons dû créer et dont la réactivation est sans commune mesure avec les frais déjà engagés ; il est non moins ruineux de continuer dans cette voie.

On m'a également demandé de chiffrer les économies réalisées en 1969 par la suppression de la campagne de tir dans le Pacifique et le prix que coûterait la « réactivation » du centre pour les tirs de 1970 à 1971. Vous trouverez dans mon rapport écrit quelques évaluations mais il est bien évident qu'il ne s'agit que d'approximations. Les résultats sont extrêmement différents selon que l'on envisage ou non l'usure de la flotte, les frais de transport des personnels civils et militaires, le fonctionnement des usines de plutonium ou d'uranium fortement enrichi et *a fortiori* la poursuite de certaines recherches. Officiellement, c'est entre 200 et 300 millions de francs qui ont été économisés en 1969 et c'est à peu près dans la même fourchette que se situe la « réactivation », sans que pour autant personne, même pas vous probablement, monsieur le ministre, et je ne vous en veux pas, soit capable de fixer un chiffre précis.

M. Michel Debré, ministre d'Etat, chargé de la défense nationale. Je vous avais cependant répondu à la commission d'une manière un peu plus précise que vous ne semblez le dire.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, certes des évaluations figurent dans mon rapport, mais je vous avoue qu'en relisant ce dernier j'ai eu quelques scrupules sur les précisions que vous avez bien voulu me fournir, après les renseignements qui m'ont été donnés par vos services. Je voudrais arrêter là cette digression et anticiper peut-être sur votre réponse, monsieur le ministre, car il est vraisemblable que vous me direz que je manque de logique, puisque j'ai déclaré dès le début que votre défense nucléaire n'était pas hors de proportion avec nos moyens.

Je vais vous fournir peut-être un argument supplémentaire : il me paraît qu'en fait notre arsenal d'armement atomique n'est pas plus cher que notre arsenal d'armements classiques.

Mais là n'est pas la question. Nos moyens techniques concernant l'attaque, la défense et peut-être surtout la détection, nos moyens intellectuels — en quantité et non en qualité — nos moyens matériels et financiers sont si insuffisants que nous progressons à pas de tortue quand les grands Etats nucléaires, qu'ils soient nos amis ou nos adversaires potentiels, avancent à la vitesse du lévrier et l'écart ne cesse de se creuser entre nos réalisations et les leurs.

J'ai cité dans mon rapport quelques chiffres significatifs et je voudrais en donner d'autres que j'ai puisés dans des documents publiés dans la presse. Quand nous voyons que la Russie soviétique a un arsenal de têtes nucléaires que l'on peut chiffrer à environ 8.000 mégatonnes, je ne vous demanderai pas, monsieur le ministre, car vous ne me le diriez probablement pas, à combien nous pourrions évaluer nos propres forces en 1980. Je sais que vous me répondrez que cela n'est pas nécessaire.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Lisez *Le Figaro* d'avant-hier, vous y trouverez la réponse.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. C'est ce que j'ai fait. Je peux le citer puisque c'est dans ce journal que j'ai trouvé ce document *top secret*. (*Sourires*.) Vous voyez qu'à la commission des finances nous avons de bonnes lectures.

Qu'avons-nous à mettre en face des 1.000 ou 1.200 missiles balistiques intercontinentaux des Etats-Unis et de l'Union soviétique, des 50 ou des 18 sous-marins atomiques, des 700 ou 150 fusées du type *Polaris*, des 500 ou 150 avions de bombardement nucléaire, selon qu'il s'agit des Etats-Unis ou de l'Union soviétique, des fusées à tête multiples téléguidées américaines, des missiles anti-missiles soviétiques ? Quelle comparaison pouvons-nous faire entre notre hexagone aux dimensions modestes, aux concentrations industrielles localisées, et des territoires tels que ceux des Etats-Unis et *a fortiori* de l'Union soviétique ou de la Chine ?

Nous sentons bien obscurément que pour dissuader il faut au moins être aussi fort que les autres ou pouvoir — et c'est ce que vous me répondrez dans un instant — porter à l'adversaire des coups mortels. Les progrès réalisés tant à l'Est qu'à l'Ouest sont tels que les deux grandes puissances sont arrivées à

prendre des mesures d'apaisement devant les perspectives de destruction réciproque et qu'elles tentent maintenant de s'entendre, témoin la conférence d'Helsinki.

Alors on est fatalement conduit à changer d'ambition, peut-être sans le dire. A la notion de dissuasion, qui aurait pu être valable dans un cadre européen, succède une notion de défense en cas d'attaque, ce qui n'est en rien comparable et suppose une panoplie que nous n'avons pas les moyens de nous offrir seuls.

A ce propos, je voudrais tenter une digression. Je ne suis pas un spécialiste des questions militaires mais j'essaie, à mon âge, de me « recycler », selon le terme à la mode. Par conséquent, je lis beaucoup, j'observe également et j'écoute des conférences. Je crois que vous auriez intérêt, monsieur le ministre, à conseiller à certains de ces conférenciers qui passent pourtant pour être très écoutés du Gouvernement, d'éviter un certain nombre de paroles imprudentes. Ou bien ces conférenciers semblent prendre leur auditoire comme étant plus naïf qu'il ne l'est en réalité, ou bien alors ils ont besoin eux-mêmes de faire des progrès et de se situer dans le contexte général en ce qui concerne les progrès scientifiques réalisés dans certains domaines. Je veux parler en particulier de la détection. J'ai entendu dire qu'il était impossible de détecter des avions volant à basse altitude. Or, nous savons tous que cela est maintenant parfaitement réalisable.

Je ne vous parlerai pas de ce qui a été dit sur les missiles « sol-sol balistique stratégique » du plateau d'Albion, car je ne manquerai probablement pas de provoquer une certaine hilarité. J'aime beaucoup mieux lire les textes des conférenciers quand ceux-ci traitent d'études polémologiques. « Polémologiques », voilà un terme qui va peut-être vous surprendre, mes chers collègues ; j'en ai cherché le sens dans le dictionnaire. Ce mot inoffensif a trait à la sociologie des guerres depuis la guerre de Troie jusqu'à nos jours.

La politique étrangère que nous avons suivie a conduit les Etats-Unis — j'en ai eu la preuve au moment de la conférence des parlementaires de l'Alliance atlantique à Bruxelles — à demander à l'Europe d'assumer une part plus importante de sa défense. Les récents pourparlers entre le Japon et l'Amérique au sujet d'Okinawa montrent que cette tendance s'étend à l'Asie. Pendant ce temps nous voulons toujours tout faire tout seuls. Or, nous ne pourrions continuer la recherche nucléaire que dans le cadre européen.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Mais non !

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Mais si, monsieur le ministre, vous savez très bien que nous n'avons pas les moyens de nous en charger seuls.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Franchement, laissez-moi vous dire — en attendant une réponse plus complète — ma surprise de vous voir, parlant au nom de la commission des finances qui n'en a pas délibéré, prendre une telle position.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Elle en a délibéré.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Si vraiment la commission des finances devient une seconde commission de la défense nationale, j'aurais souhaité pouvoir m'expliquer devant elle comme je l'ai fait devant la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Je n'ai pas été convoqué par la commission des finances ; j'ai été convié par un petit groupe devant lequel j'ai parlé de chiffres.

En tout cas un problème aussi grave aurait justifié qu'avant le débat en séance publique le ministre de la défense nationale s'en fut expliqué. Je regrette profondément qu'il n'en ait pas été ainsi.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. J'enregistre vos regrets. Vous aurez l'occasion tout à l'heure d'entendre notre collègue, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale. Quant à moi, je ne retire rien de ce que j'ai dit.

Nous pensons que c'est dans ce cadre européen qu'il faut faire le nucléaire et je conviens que l'opération n'est pas facile, je vous l'accorde bien volontiers. A ce propos je veux citer ce qui s'est passé à Bruxelles et que j'ai rappelé devant la commission des finances. J'ai eu un entretien avec un sénateur influent aux Etats-Unis, le sénateur Javits, pour ne pas le nommer, qui ensuite est venu voir M. le Président de la République française. Il lui a sans doute indiqué que les Etats-Unis maintenant commençaient à évoluer et qu'ils verraient d'un bon œil une association avec la Grande-Bretagne pour notre défense. (*Le ministre d'Etat fait un geste dubitatif.*)

Je ne peux pas dire l'inverse, c'est bien cela qui a été dit.

J'ai fait observer d'ailleurs au sénateur américain que cette éventualité posait des problèmes, même du point de vue de son pays, qu'il y avait une certaine loi Mac Mahon qui interdisait à la Grande-Bretagne de se livrer à ces opérations.

Vouloir nous doter seuls des armes nucléaires tactiques qu'il est souhaitable de posséder nous contraint à multiplier les essais du Pacifique et, comme l'enveloppe budgétaire est limitée, ce sont l'armée de terre, la marine et l'aviation qui en font les frais. Mon rapport écrit vous fournira tous les détails sur ces choix douloureux. Je les évoque brièvement.

Nous allons maintenir à treize par mois la cadence de sortie des chars AMX 30, au lieu des seize ou dix-huit prévus pour 1969. Nous avons abandonné le sous-marin de chasse *Rubis* et le programme *Mandragore*. Nous étalons la construction des bâtiments d'escorte, pourtant indispensables dans l'optique même de l'option nucléaire stratégique, à la protection de nos sous-marins dans leur navigation sur le plateau continental. Nous avons limité pour l'aviation militaire nos efforts à l'avion *Jaguar* et au *F 1*.

Ce qui est plus grave encore, ce sont, d'une part, des dépenses ruineuses d'entretien sur les vieux chars *Patton*, sur les avions *Vautour* et sur nos unités de marine, d'autre part, la chute brutale de nos exportations que l'embargo sur les *Mirage III* destinés à Israël n'explique qu'en partie et qui ont baissé de 55 p. 100 en 1969 par rapport à 1968.

Si le plan de charge de l'industrie aéronautique et spatiale à très court terme est encore satisfaisant — M. Fortier nous en a dit un mot tout à l'heure — les perspectives à moyen et à long terme sont plus inquiétantes et c'est peut-être en ce sens que la tutelle du ministère de la défense nationale peut apparaître quelque peu discutable quand notre industrie se trouve soumise aux exigences d'une économie de marché.

Comme je ne voudrais pas abuser de votre patience, je vous demande de vous reporter à mon rapport écrit pour tous les détails chiffrés de ces différents aspects de notre vie militaire.

En annexe, vous trouverez le compte rendu d'un voyage que j'ai effectué, fin août-début septembre, en Australie, à la base de Woomera — fusée *Europa* du programme C. E. C. L. E. S.-E. L. D. O. — en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie.

Toujours dans l'optique du choix de l'arme stratégique nucléaire et des essais européens de satellites géostationnaires de communication, j'ai précisé que des économies substantielles pourraient être réalisées.

Je tiens à rendre hommage à la fois au ministre de la défense nationale pour les facilités qu'il m'a accordées dans ma mission, aux responsables civils et militaires qui m'ont accueilli et chez qui, pour la première fois peut-être, j'ai constaté le souci de recherche des économies à faire. J'en suis également très heureux. Je crois que mon collègue M. Héon en parlera tout à l'heure puisqu'il s'y est rendu avant moi et qu'il y a fait les mêmes constatations.

Il n'en est pas moins vrai, ce sont des points mineurs mais sur lesquels des économies peuvent être réalisées, que j'ai dû mettre en relief le défaut de coordination maximum, soit à l'échelon européen pour le programme C. E. C. L. E. S.-E. L. D. O., soit entre les diverses armes françaises.

J'ai également souligné combien la maladie, que j'ai appelée le « perfectionnisme » dans une autre intervention et que je voudrais qualifier d'un autre mot, qui ne figure pas dans le Littré mais qui est admis par le Larousse, le « peaufinage », nous valait des solutions peut-être originales, mais sûrement compliquées et fort curieuses. C'est un défaut de l'esprit latin : quel besoin avons-nous de connaître, à un kilotonne près, la puissance de nos tirs en utilisant des engins dont aucune des puissances nucléaires n'a éprouvé la nécessité de se servir alors que même nos vieux *Vautour* pourraient procurer des renseignements suffisants ?

Et puis, comment ne pas être choqué d'apprendre que les commandes d'engins de prélèvements sont déjà passées pour les tirs de 1970 et 1971 et que la « réactivation » des champs de tir est déjà commencée avec des transferts coûteux de personnel civil et militaire alors que le budget n'est pas encore voté !

Je voudrais cependant aller à votre secours.

Au cours d'une intervention récente, j'ai indiqué qu'en ce qui concerne les lois de programme comme en ce qui concerne les plans j'étais partisan de budgets pluriannuels. Vous avez anticipé sur les décisions qui seront prises, je l'espère, par le Gouvernement. Je ne vous en fais qu'un demi-grief, mais tout de même, je crois que vous auriez pu attendre !

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Ces décisions sont prises par le Gouvernement.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. Je voudrais maintenant conclure. Je ne crois pas que les crédits que nous consacrons à notre défense soient hors de proportion avec nos moyens, mais je prétends que rien n'est aussi cher que l'inefficacité ni aussi redoutable que la fatalité. Ou nous aurons une défense atomique, et elle ne peut se concevoir valablement, c'est notre opinion, que dans le cadre européen et en harmonie avec les Etats-Unis ; ou la France devra se cantonner dans une défense classique en cessant de sacrifier notre armement conventionnel. Nous n'avons pas la possibilité de financer les deux sans ruiner notre économie, qui est le véritable gage de notre indépendance. Je répète qu'il faut faire du conventionnel au même titre que du nucléaire.

Cessons de nous éloigner de nos amis pour ne pas dépendre uniquement, comme le dit le dernier numéro de *Paris-Match*, de la modération russe. Profitons des essais de rapprochement européen, et peut-être même du virage en fin de compte bénéfique que prennent les Etats-Unis vis-à-vis de leur conception d'isolationnisme nucléaire et rapprochons-nous de la Grande-Bretagne dès que les choses seront possibles. A ce sujet, j'aurais voulu vous citer le général Beaufre. Vous m'avez pris de vitesse tout à l'heure puisque vous m'avez conseillé de me reporter au *Figaro*. Je vous y renvoie à mon tour parce qu'une phrase est caractéristique dans cette intervention.

Tels sont les vœux que personnellement je voudrais formuler, mais j'ai une autre question à vous poser, monsieur le ministre. Dans cette enceinte, il y a quelques semaines, s'est déroulé un débat important concernant nos engagements vis-à-vis du Tchad. J'aimerais savoir quels crédits et quels effectifs vous y consacrez. Je crois que c'est une question qui intéressera tous nos collègues.

Voilà, messieurs les ministres, mes chers collègues, la fin de mon exposé. Vous vous attendez peut-être à ce que je vous donne les conclusions de la commission des finances. Cette commission vous a fourni dans mon rapport tous les éléments d'appréciation essentiels, tout au moins au regard de ma propre pensée. Il vous appartient d'en tirer, chacun en ce qui vous concerne, les appréciations que votre conscience vous dictera. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les dépenses ordinaires.

M. Gustave Héon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (dépenses ordinaires). Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, après le remarquable exposé de mon collègue et ami M. Coudé du Foresto, ma tâche se trouve très simplifiée. Il me faudra donc abandonner les satisfactions de la philosophie que procure le titre V sur les investissements. (*Sourires.*) Les dépenses quotidiennes des armées ne permettent pas un recul suffisant pour les traiter — et c'est dommage — avec la même élévation de pensée.

Je suis donc chargé de vous présenter le budget afférent aux dépenses ordinaires des armées. Je voudrais me borner pour le faire à quelques considérations qui paraissent essentielles, vous priant de bien vouloir, pour les détails, vous reporter à mon rapport écrit qui vous a été distribué.

Je donnerai d'abord quelques chiffres. Ce budget des dépenses ordinaires représente 51,9 p. 100 du budget global des armées et consacre, en l'accentuant encore cette année, la prédominance des crédits de fonctionnement sur les crédits d'investissement, ce qui, doctrinalement, est mauvais et résulte, nous explique-t-on, des mesures prises en 1968 pour l'ensemble des salaires du secteur public et, singulièrement en l'occurrence, pour l'ensemble du personnel des armées.

Le montant global des crédits proposés au titre III pour le budget de 1970, s'élève à 14,1 milliards de francs et est en augmentation de 7,1 p. 100 sur les crédits votés en 1969, décision rectificative au 16 mai 1969 incluse.

Notons que cette augmentation, inférieure à celle des budgets civils de l'Etat qui avoisine 9,79 p. 100, correspond à la montée générale des prix prévue pour l'exercice à environ 7 p. 100.

Dans le même temps, le budget d'investissement, titre V — notre collègue, M. Coudé du Foresto l'a rappelé tout à l'heure — n'a augmenté que de 2,2 p. 100, ce qui tend à prouver que les efforts de compression budgétaire ont porté plus sur les crédits de ce titre que sur ceux du titre III.

Il faut bien reconnaître qu'en l'absence des réformes de structures qui sont de plus en plus nécessaires, il ne pouvait en être autrement. Il n'est guère possible de porter brutalement atteinte aux hypothèses traditionnelles retenues au titre III, tant pour les effectifs que pour le fonctionnement des services. La prise en charge, en particulier, de l'évolution des traitements de la fonction publique était inéluctable. Ce budget, on peut le regretter, ne traduit essentiellement que le maintien des structures actuelles.

Il faudra, au travers du plan à long terme à venir, repenser l'organisation et le fonctionnement de nos armées. L'augmentation de 7,1 p. 100 se traduit tout de même, en volume de crédit, par 942 millions de francs de plus que pour l'exercice 1969 ; 375 millions de francs correspondent aux variations des soldes et de salaires.

Les mesures statutaires et indemnitaires figurent pour 153 millions de francs dont 70 millions de francs vont à la revalorisation de la condition des personnels des catégories C et D et 37 millions pour le rattrapage de trois points d'indice pour le personnel non-officier. Ce personnel, selon les promesses qui avaient été faites, pouvait espérer retrouver l'an prochain le niveau de salaire qui lui avait été reconnu. Ces promesses ne seront pas tenues, puisque ce sont encore treize points de retard qu'il faut combler. Il serait nécessaire, monsieur le ministre, que vous preniez des engagements fermes à ce sujet.

27 millions de francs supplémentaires pour l'alimentation, 11 millions de francs pour le chauffage permettront de compenser les hausses de prix sans qu'on puisse en attendre une amélioration sérieuse du confort dans les casernements.

Par ailleurs, figurent dans ces augmentations de crédits 37 millions de francs au titre de l'incidence de la dévaluation sur les soldes et traitements des militaires en poste à l'étranger. Un crédit de 109 millions de francs concerne la reprise de l'activité du centre du Pacifique, ce qui porte les crédits prévus à cet effet au titre III à 228 millions de francs.

Les 171 millions de francs qui s'ajoutent au chapitre des carburants et de l'entretien des matériels devront faire face à la reconstitution des stocks amenuisés par les prélèvements effectués pour les besoins de l'opération du Tchad et, pour le reste, devront compenser l'augmentation des prix.

Enfin figure une augmentation de subventions de 44 millions de francs pour la caisse de sécurité sociale militaire, dont le déficit s'élève désormais à 85 millions de francs, ce qui, vous l'avouerez, commence à devenir inquiétant.

Vous trouverez dans mon rapport écrit les précisions relatives à la ventilation des crédits entre les différentes armes. Au demeurant, il y a peu de variations par rapport au budget précédent. La caractéristique commune aux quatre sections est l'écrasante prédominance des crédits pour le personnel sur ceux qui sont affectés à l'entretien et au fonctionnement des matériels.

Les effectifs sont restés, en gros, stables. Nos armées compteront en 1970, comme en 1969, environ 575.000 hommes et femmes. Pour votre information, je vous dirai qu'il y a 9.250 femmes sous les drapeaux. (*Sourires.*) En gros, 47 p. 100 sont des personnels de carrière ou sous contrat et 53 p. 100 proviennent du contingent.

Monsieur le ministre, nous aurions aimé trouver dans ce secteur des revalorisations budgétaires une ligne intéressant le prêt du soldat. Il reste immuablement rivié à ces pauvres cinquante centimes, qui ne sont même pas honorés d'une réévaluation inhérente à la hausse des prix. Le soldat français restera, de ce point de vue, le plus mal traité d'Europe, ce qui n'est guère honorable pour nous. Vous avez, à ce propos, fait une déclaration à l'Assemblée nationale. Il serait raisonnable, monsieur le ministre, que la promesse qu'elle contenait soit tenue dans un très proche avenir cette fois-ci.

Avant de clore cette partie du rapport, je voudrais rapidement évoquer le problème de la gendarmerie. Un effort sérieux a été fait sur le plan des effectifs pour la gendarmerie mobile : quinze escadrons ont été créés en 1968 et 1969. Il reste à leur donner des casernements et des logements pour permettre à ces nouvelles unités un fonctionnement normal. Le fonds d'action conjoncturelle a bloqué, en 1969, les crédits prévus à cet effet.

La situation de la gendarmerie départementale retient notre attention à tous. Dans la plupart de nos départements, l'insuffisance des effectifs des brigades, malgré le dévouement bien connu et très apprécié des personnels, a pour conséquence une baisse de la qualité du service rendu. Les conditions de vie des gendarmes sont devenues précaires par suite du mauvais état, qui se généralise, de leurs casernes : 255 sont à reconstruire, ce qui requiert un crédit d'environ 450 millions de francs. Communes et départements sont souvent amenés à se substituer à l'Etat pour remédier à cette situation et, dans la plupart des cas, les loyers que vous accordez sont fort loin de satisfaire aux besoins des amortissements. Il y a là, monsieur le ministre, plus particulièrement pour la province, un problème sur lequel j'attire tout spécialement votre attention.

Il me reste également à souligner que votre projet de budget sollicite *in fine* la prorogation des dispositions de l'article 75 de la loi du 23 décembre 1964 portant loi de finances pour 1965.

Je rappelle à nos collègues que ces textes, dont l'effet devrait expirer le 31 décembre 1970, prévoyaient les conditions d'aliénation des immeubles et matériels non nécessaires aux armées. Il s'est révélé qu'à l'usage les dispositions prévues étaient trop rigoureuses pour certaines collectivités locales.

C'est ainsi que plusieurs d'entre elles, qui s'étaient trouvées, dans un passé lointain, être le siège d'activités militaires aujourd'hui disparues, se voient, pour acquérir ces biens, dans l'obligation de payer à l'armée non la valeur vénale des installations, mais leur valeur à neuf, l'armée les reconstruisant ailleurs par une opération dite « compensée ».

Il serait trop compliqué et de trop longue procédure de remettre ce texte en question. Je veux cependant profiter de l'occasion qui m'est donnée, monsieur le ministre, pour vous demander ainsi qu'à vos services de bien vouloir régler au mieux les problèmes qui se posent dans le cadre que je viens d'évoquer.

Après ces considérations générales, je voudrais aborder quelques aspects particuliers de ce budget, dont trois ont plus spécialement retenu notre attention :

Je parlerai d'abord de la nouvelle campagne qui va être effectuée dans le Pacifique et qui est la suite logique de celles qui s'y sont déjà déroulées.

Sur le plan du principe, disons qu'elle résulte d'options déjà anciennes qui ne sont pas le fait d'un certain nombre d'entre nous, mais qui ont eu *a contrario* l'assentiment du Parlement. Elles ont entraîné, depuis 1960, des dépenses importantes. Mon collègue et ami M. Coudé du Foresto a déclaré, tout à l'heure, qu'il y avait le top secret. Je vais vous donner, moi, le chiffre dont je dispose qui est de l'ordre de 40 milliards de nos francs actuels. Il est bien évident que les 228 millions de francs qui figurent au budget pour cette campagne et qui représentent les cinq millièmes du montant des dépenses sont peu de choses par rapport à ce gigantesque ensemble.

Pour ceux qui ont pu mesurer sur place l'importance des investissements, il est non moins évident que les choses sont irréversibles. L'arrêt brutal du processus entamé procurerait des économies sans commune mesure avec les préjudices qui en résulteraient dans tous les domaines. Des compressions de dépenses peuvent toutefois être faites sur le plan du fonctionnement. Je vous le signale, monsieur le ministre, dans le rapport que je vous ai adressé. Elles portent sur un resserrement du personnel quelque peu pléthorique pendant l'intercampagne, sur un certain luxe de précautions et de sécurité qui entraîne la superposition de services bien garnis en personnel et disposant de matériels fort coûteux. J'entends bien qu'au début de ces expériences des précautions étaient à prendre ; désormais, on en connaît la portée dans le cadre de techniques nouvelles et, pour ma part, je souhaite que vous y preniez attention.

Je voudrais maintenant vous parler très brièvement de la durée du service militaire. Le projet de la ramener à une année a fait l'objet dans le passé de nombreuses déclarations ministérielles. On nous avait même soumis, en 1965, un texte visant à ramener progressivement le service militaire de seize mois à un an et, normalement, selon ce texte, nous aurions dû y parvenir en 1970.

Quelques mesures conjoncturelles dictées par des opportunités politiques ou par des obligations financières ont été prises. Cela n'a pas été plus loin. En effet, rien n'a été prévu dans le budget de 1969 et rien n'apparaît dans votre projet de budget de 1970 qui puisse nous faire espérer que l'on se dirige vers cet objectif.

Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que la décision était prise ou sur le point de l'être au niveau du Gouvernement. Or, si je m'en réfère aux documents budgétaires, j'y trouve un certain nombre d'obstacles, les mêmes d'ailleurs qu'en 1965, qui tiennent tant à la structure des armées qu'à l'incidence financière d'une telle réforme.

Elle est effectivement liée à une adaptation des effectifs aux besoins permanents et bien mesurés de la défense nationale. Tout le monde comprend qu'on ne peut confier des postes de spécialité ou des matériels complexes, fragiles et onéreux à des personnels qui n'ont pas acquis les connaissances nécessaires pour les occuper ou les conduire. Or, il est nécessaire d'accroître les effectifs des engagés puisque l'instruction désormais réduite des spécialistes du contingent ne permettra pas de les utiliser.

Dans cette perspective, les études des services du ministère des armées nous indiquent que, pour l'armée de terre qui est la plus directement intéressée, il serait nécessaire d'atteindre un rythme de 12.500 engagements par an. Nous en étions pour l'exercice 1968 — le dernier recensé — à 10.700. L'armée de terre en réclame 2.500 et la marine en demande 600 à long terme et 1.500 à deux ans.

Si donc vos intentions devaient devenir rapidement une réalité, il faudrait qu'elles se traduisent dans ce budget. Or, ce n'est

pas le cas. Cela signifie que la réduction du service militaire promise pour 1970 — par vos prédécesseurs, bien sûr — n'est encore qu'une intention.

Il sera nécessaire de renforcer le secteur de l'armée qui traditionnellement compte ceux qui y font carrière. En définitive, comme l'indiquent les estimations chiffrées que j'ai rappelées précédemment, nous ne sommes pas loin d'atteindre ce niveau de spécialisation que vous jugez nécessaire.

L'analyse des effectifs budgétaires fait apparaître que l'on compte actuellement un officier général pour 1.100 subordonnés, officiers, sous-officiers et soldats, un officier pour douze hommes et un sous-officier pour deux hommes. Je crois qu'à ce niveau d'encadrement de larges possibilités restent ouvertes sans que des conséquences trop onéreuses soient à craindre.

L'abaissement de l'âge d'appel pose un certain nombre de problèmes et peut trouver sa justification dans les solutions opportunes qui pourront lui être données. Il est bien évident que le problème des sursis et l'adaptation de la période de service aux cycles des études scolaires et universitaires sont des préalables. L'âge d'appel pourrait correspondre à la fin du cycle des études secondaires, vers dix-huit ou dix-neuf ans, l'année de sursis pouvant se situer là. Cela permettrait à ceux qui sont retardés dans leurs études, pour les raisons habituellement invoquées d'orientation tardive, de maladie ou de malchance, de passer le baccalauréat.

Dans la mesure où vous admettriez que la durée du service militaire pourrait être limitée à neuf mois, il serait alors possible d'harmoniser le passage sous les drapeaux et la poursuite éventuelle pour certains des études supérieures, avec une seule année scolaire d'interruption.

Ce ne sont là, monsieur le ministre, que des remarques que nous nous permettons de faire et qui n'ont qu'une valeur d'indication, puisque, selon vos récentes déclarations, le dépôt prochain d'un projet de loi nous donnera l'occasion d'en discuter plus avant. Nous pensons néanmoins que ces remarques pouvaient trouver leur place dans ce débat.

En conclusion, ce budget des dépenses ordinaires des armées n'est pratiquement qu'une reconduction des budgets précédents. Y ont été intégrées les hausses économiques et les charges nouvelles résultant des opérations engagées au Tchad et de la reprise des essais nucléaires. Les déséquilibres internes qu'il sanctionne rendent précaire son efficacité, déséquilibre entre les crédits d'investissement et de fonctionnement, déséquilibre aussi entre les dotations des forces nucléaires et les dotations des forces classiques qui risque de priver notre politique militaire d'une souplesse dont elle pourrait avoir besoin.

C'est un budget de continuité. Souhaitons que, dans ce domaine, le troisième plan que vous nous soumettez traduise l'ouverture que souhaitent les forces armées elles-mêmes.

M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Monsieur Héon, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Gustave Héon, rapporteur spécial. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Les forces armées ne pensent pas autre chose que le ministre ; je vous le dis très franchement et très nettement, monsieur le sénateur. Ne les mettez donc pas en contradiction avec lui !

M. Gustave Héon, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je n'ai pas voulu traduire de cette façon votre pensée. J'estimais que le ministre pourrait bien, lui aussi, penser à l'ouverture.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. C'est mon affaire !

M. Gustave Héon, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, au fond, c'est une question déguisée que je vous pose. Je vous dis que ce budget est un budget de continuité. Je ne pense pas que vous puissiez dire le contraire...

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je m'en flatte, monsieur le sénateur.

M. Gustave Héon, rapporteur spécial. ... et j'espère que celui que vous nous présenterez parallèlement au troisième plan sera celui de l'ouverture.

Telles sont, mes chers collègues, les observations qu'au nom de la commission des finances j'avais à vous présenter sur le titre III du budget des armées. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, d'avoir bien voulu respecter le temps de parole qui vous était imparti.

Nous allons maintenant entendre M. Armengaud sur le budget annexe du service des essences et M. Coudé du Foresto sur le budget annexe du service des poudres. Ensuite, nous suspendrons la séance jusqu'à vingt et une heures trente.

La parole est à M. Armengaud, au nom de M. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, pour le budget annexe du service des essences.

M. André Armengaud, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, rassurez-vous, je n'ai pas l'intention, à l'occasion de ce budget, qui est un maigre budget d'intendance de l'ordre de 550 millions depuis quelques années, d'engager une discussion de caractère politique. M. Coudé du Foresto a posé suffisamment de problèmes pour que personne ne se sente le courage d'aller plus loin dans cette voie !

Le budget du service des essences est, en fait, la reconduction, à peu de choses près, du budget de l'an dernier, sous réserve d'une légère augmentation des dépenses et recettes due à un accroissement des besoins de l'armée.

Au cours de l'année 1969, la situation déficitaire du service des essences a été redressée grâce à une augmentation sensible des prix péréqués des carburants.

Par ailleurs, en ce qui concerne les dépenses en capital, je mentionnerai l'extension des moyens de stockage prévue dans certaines parties de la France, notamment dans le Midi, avec la création d'un dépôt à Port-Saint-Louis-du-Rhône et la constitution d'un nouveau dépôt à Arles.

Je signalerai aussi quelques frais d'études concernant la mise en service d'une huile multi-usages. Je pense, à cet égard, que les 200.000 francs envisagés pour cette opération seront dépensés en liaison avec les entreprises pétrolières spécialisées, car je n'ai pas l'impression qu'avec un crédit aussi faible des études chimiques poussées puissent être engagées.

Dernière observation : parmi les dépenses en capital, il est prévu un équipement en moyens comptables pour 1.200.000 francs. D'après les indications qui m'ont été données, il s'agirait d'un ensemble électronique destiné à assurer la gestion commerciale et comptable de l'ensemble des dépôts. Je me demande si cet ordinateur aura une grande rentabilité. Chacun sait que les ordinateurs travaillent relativement vite, pour ne pas dire très vite. On peut donc se demander dans quelle mesure même un petit ordinateur sera utilisé toute l'année pour gérer quelques centaines de dépôts d'essence. Ne serait-il pas intéressant, monsieur le ministre, de voir si cet ordinateur ne pourrait pas être employé également pour d'autres activités de manière qu'un investissement de cette nature ait le rendement nécessaire ?

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget du service annexe des essences. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, au nom de M. André Colin, rapporteur spécial pour le budget annexe du service des poudres.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, M. Colin ayant été frappé brutalement par la grippe cet après-midi, affection contre laquelle nous n'avons pas de moyens de dissuasion (*Sourires*), je suis chargé de vous lire son rapport.

Comme chacun le sait, je pense, la mission du service des poudres est d'assurer les études et fabrications concernant les poudres et explosifs à usage militaire et, d'autre part, la fabrication monopolisée et la vente en gros des poudres et explosifs à usage civil. Nous allons d'ailleurs parler dans un instant de la disparition probable de ce service.

Du point de vue budgétaire, constitué en budget annexe, le service des poudres est alimenté, en recettes et en dépenses, par le produit des cessions de ses fabrications, soit aux armées, soit à d'autres parties prenantes du secteur public ou du secteur privé et, d'autre part, par des subventions imputées sur le budget des armées.

Dans son rapport écrit, M. Colin a procédé à l'examen de la situation générale du service, de l'évolution des recettes et des dépenses d'exploitation et, enfin, des recettes et des dépenses en capital. Je voudrais seulement dégager devant vous quelques observations principales.

Tout d'abord, si le chiffre d'affaires du service des poudres a été en sensible réduction en 1968, il n'en sera pas de même en 1969, qui accusera une augmentation appréciable d'activité et il en sera ainsi normalement en 1970. Faisant référence à cette évolution, je note, contrairement à ce qui était l'an der-

nier, une augmentation notable des ventes à l'exportation ; les exportations prévues en 1970 devraient être encore supérieures de 70 p. 100 à celles de 1969. Si l'on peut ainsi envisager, pour 1970, une augmentation appréciable du chiffre d'affaires, nous devons en revanche noter une réduction du financement des dépenses en capital, au titre des études et des dépenses de premier établissement.

Le fonctionnement du service des poudres pose par ailleurs — ce sera ma deuxième observation — des problèmes importants sur lesquels M. Colin a déjà eu l'occasion d'attirer l'attention du Sénat : le problème de la sécurité, le problème de la rentabilité du service et maintenant, encore plus à l'ordre du jour que l'an dernier, la suppression du monopole sur la fabrication des poudres.

D'un mot, je précise que le monopole d'Etat dont jouit le service se trouve directement visé par les prescriptions du Traité de Rome sur la Communauté européenne. De ce fait, une commission interministérielle avait été constituée pour apprécier les incidences de la suppression du monopole. Elle a déposé un rapport. Lorsque M. le ministre des armées est venu devant le groupe de travail constitué au sein de la commission des finances, il nous a déclaré que le Gouvernement s'appretait à déposer un projet de loi concernant des aménagements notables du service des poudres.

Il ne serait donc pas seyant de s'engager davantage sur ce terrain en attendant le dépôt de ce projet qui soulèvera sans doute des problèmes complexes. Il est vraisemblable, en tout cas, que le budget annexe du service des poudres est appelé à disparaître l'an prochain.

Troisième observation : elle concerne les recettes d'exploitation du service. Deux éléments sont à noter : les fabrications des poudres pour autopropulsion nécessaires aux engins qui ne cessent d'être en augmentation ; elles atteignent environ 40 p. 100 de la production du service en 1969. En 1970 cette progression semble s'arrêter. Cependant, la part des fabrications à usage militaire représentera encore en 1970 environ 57,8 p. 100 de l'ensemble des fabrications.

Enfin, dernière et quatrième observation, l'examen des dépenses d'exploitation fait apparaître une diminution appréciable des effectifs militaires et civils puisqu'on constate une réduction de 394 unités par rapport à l'effectif de 1969.

En résumé et pour conclure, M. Colin indique que l'on constate une augmentation des exportations, la recherche d'une meilleure organisation de la production, une réduction des dépenses en capital et surtout la perspective d'un réaménagement, peut-être fondamental, du service dont je rapporte sans doute — et je parle au nom de M. Colin — devant vous pour la dernière fois le budget.

Comme il est dans les usages de la commission des finances pour ces budgets délicats, elle me charge de soumettre à l'appréciation du Sénat le budget annexe du service des poudres pour 1970. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra, sans doute, suspendre la séance maintenant et la reprendre à vingt et une heures trente ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes sous la présidence de M. André Méric.)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère d'Etat chargé de la défense nationale ainsi que les budgets annexes des essences et des poudres.

Dans la discussion la parole est à M. Bayrou, au nom de M. Maurice-Bokanowski, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées pour la section commune.

M. Maurice Bayrou, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, notre collègue Michel Maurice-Bokanowski m'a prié de le suppléer dans la présentation de ce rapport relatif aux crédits inscrits à la section commune du budget des armées. Des raisons impérieuses de santé l'ont amené à quitter notre assemblée en fin d'après-midi. Je vous prie de bien vouloir excuser son absence et, en même temps, de m'accorder toute votre indulgence.

Vous trouverez dans le rapport écrit de notre collègue, chiffres, détails et remarques en ce qui concerne la section commune du budget des armées pour 1970. Ils expriment le sentiment de notre commission. Je vais, si vous le permettez, résumer les têtes de chapitre de ce rapport.

Je commencerai par l'armement nucléaire et j'y reviendrai à la fin de mon exposé. Je veux dire que sa situation budgétaire, dans le cadre d'un budget des armées en diminution, est meilleure que celle des armements conventionnels : les études balistiques, seules à ne pas être affectées d'une augmentation ont en effet atteint un palier et leur coût, vraisemblablement, devrait prochainement commencer à décroître ; la subvention des armées au Commissariat à l'énergie atomique, bien qu'elle soit calculée au plus juste, grâce en partie à la disparition d'aléas comme celui du coût imprévu de l'installation de Pierrelatte il y a six ans, permet de poursuivre le programme de fabrications selon la cadence envisagée. Enfin, la mise sur pied de l'armement nucléaire tactique se poursuit ; d'après le compte rendu établi par le Gouvernement sur le programme d'équipement militaire, qui vient d'être publié, un prototype de l'armement *Pluton* devrait être livré à la fin de 1969. Nous en acceptons l'augure.

Une seule remarque pour en terminer avec les armements nucléaires : il est regrettable que, tandis que la deuxième loi de programme prévoyait la constitution de trois escadrons de neuf silos de lancement S. S. B. S. en fin d'exercice, le programme ait dû, en 1968, pour des raisons d'économie, être réduit à deux escadrons.

Pour ce qui concerne la gendarmerie, le Sénat a toujours attaché une grande importance aux problèmes inhérents à celle-ci. Le rapport prend acte de l'augmentation substantielle en crédits et en effectifs de la gendarmerie mobile.

Les postes qui la concernent sont certainement ceux qui, dans les budgets des armées, sont le plus augmentés.

Mais cette augmentation, qui fait suite aux dispositions du dernier budget, ne doit pas faire oublier que la gendarmerie départementale, elle, n'a guère vu changer sa situation : elle continue de se débattre avec des problèmes de casernement dont vos rapporteurs vous ont fréquemment entretenus ; bien trop souvent les casernes de gendarmerie, construites au siècle dernier, sont vétustes et leur modernisation devient urgente. Lors des travaux de notre commission, plusieurs de nos collègues ont eu l'occasion d'exposer les soucis que leur donnent les casernes de gendarmerie appartenant aux collectivités locales. Il est en particulier extrêmement difficile pour elles de contracter des emprunts pour la rénovation de ces casernes, faute de pouvoir fournir aux organismes de crédit une garantie suffisante. Nous nous demandons donc s'il ne serait pas bon que la direction de la gendarmerie et de la justice militaire pût, en pareil cas, donner pour ces emprunts une garantie beaucoup plus importante que celle qu'elle peut donner actuellement.

Ce problème de locaux se double d'un problème d'équipement. Tout comme le reste de la population française, les personnels de la gendarmerie ont évolué depuis l'avant-guerre de 1914 et ils éprouvent le besoin d'une amélioration des conditions matérielles de leur travail, notamment en matière d'équipement de bureau et de secrétariat.

Enfin, face au manque de solutions concernant son cadre de vie, la gendarmerie départementale, qui a reçu pourtant une partie des 1.000 postes de gendarmes créés par le budget de 1969, continue à souffrir, au niveau des brigades, d'un sous-effectif inquiétant. Si l'on songe au surcroît de travail que constitue la tâche de surveiller la circulation routière, on pourrait à bon droit souhaiter pour la gendarmerie la création d'une nouvelle subdivision de l'arme qui pourrait s'appeler la gendarmerie de la route et dont les effectifs viendraient en supplément de ceux de la gendarmerie départementale actuelle.

Ou alors il faudrait tout simplement décharger la gendarmerie de cette fonction et le dire clairement.

Vous trouverez, par ailleurs, dans le rapport écrit, de nombreuses remarques concernant le service de santé des armées. Elles portent essentiellement sur le nouveau statut de ses personnels et nous constatons au passage que la situation des officiers médecins ou pharmaciens des armées s'améliore. Il reste encore beaucoup à faire et le Sénat compte sur le Gouvernement pour réduire les délais qui séparent la promulgation de la loi et la publication des décrets d'application, notamment en ce qui concerne les personnels subalternes.

Nous remarquons également avec plaisir que l'activité des médecins et pharmaciens militaires dépasse largement le cadre strict des armées. En effet, 791 d'entre eux émargent aux budgets des affaires étrangères, de la coopération et des territoires d'outre-mer. Nous nous en félicitons.

Le rapport signale le gros effort accompli par la création d'un nouveau service, le service d'information et de relations

publiques aux armées. Il permettra, nous l'espérons, de mettre fin à la stupéfiante ignorance des Français à l'égard de leur armée et des problèmes de défense. Il peut y parvenir, entre autres missions, en faisant connaître et en expliquant la politique de défense et la politique militaire de la France, en présentant l'évolution de l'armée sous tous ses aspects, et surtout en développant les relations des armées avec les différents groupes sociaux de la nation. Nous ne pouvons qu'exprimer le vœu de voir ce service se développer et s'intensifier.

J'ai noté, en ce qui concerne la condition militaire, la création du conseil supérieur de la fonction militaire qui était souhaitée depuis longtemps. Ce conseil supérieur a pour fonction d'être le lieu du dialogue entre le ministre d'Etat chargé des armées — en ce moment ministre d'Etat chargé de la défense nationale — et les armées elles-mêmes sur les problèmes généraux concernant le statut et la condition des militaires de carrière.

Un autre fait d'importance est l'annonce de la réduction du service militaire à douze mois et surtout de l'abaissement de l'âge d'accomplissement du service. Le Gouvernement rencontre là le vœu qui a été exprimé par notre commission dès le mois de mai 1968.

Quant à la situation du personnel militaire, le rapport écrit analyse notamment les problèmes relatifs à la situation des sous-officiers et au prêt du soldat.

Je voudrais terminer en analysant rapidement l'augmentation notable des crédits concernant l'armement atomique tactique. De 491 millions de francs en 1969, les autorisations de programme passent, pour 1970, à 899 millions, ce qui en double presque le montant. Cette mesure est rendue possible par le degré d'avancement des études sur l'armement tactique terrestre *Pluton* ainsi que sur la bombe tactique destinée à l'armée de l'air. La fabrication du *Pluton* va être activement poussée en 1970 et il est prévu que l'engin serait opérationnel à la fin de 1972 ou au début de 1973. Ce chapitre 51-92 — Armement atomique tactique — est le seul poste de ce budget à marquer une augmentation importante, et les crédits de paiement ouverts en regard des autorisations de programme passeront de 142 millions à 218 millions en 1970.

Il nous semble que nous restons tout à fait dans notre rôle de commission de la défense et des forces armées en insistant en quelques mots sur l'importance de cet engin *Pluton* dans ce que sera l'ensemble des armements français, et dans le cadre d'une stratégie que nous pourrions qualifier, peut-être pas exactement de « riposte flexible », mais plutôt de « défense graduée ».

En effet, nous échappant quelques instants du cadre budgétaire strict, nous voudrions vous rappeler que l'ensemble des cinq divisions mécanisées, dites « divisions 67 », qui constituent nos forces de manœuvres terrestres, doit s'articuler autour de leurs régiments d'engins nucléaires tactiques *Pluton*.

Un régiment *Pluton* à six rampes de lancement sera ainsi affecté organiquement à chaque corps d'armée, et un régiment à trois rampes sera affecté organiquement à chaque division.

En effet, dans la doctrine de défense actuelle, face à une agression dirigée contre le territoire national ou ses approches, les forces terrestres, composante de l'appareil de dissuasion, ont pour objet de fournir au Gouvernement tous renseignements permettant d'apprécier les intentions de l'assaillant, tout en gagnant les délais indispensables à la manœuvre dissuasive ; elles ont ensuite pour mission d'obliger l'adversaire à engager éventuellement un volume de forces dépassant le seuil d'agressivité au-dessus duquel il s'exposerait à déclencher contre lui l'emploi des moyens nucléaires stratégiques. Les forces de manœuvre, en d'autres termes, doivent imposer un véritable test d'agressivité à leur adversaire éventuel. Or, ce test ne peut être efficace que si les forces terrestres sont capables de mener un combat d'assez courte durée, mais de grande intensité, pouvant amener l'agresseur éventuel à franchir le seuil dont nous parlions. Il faut également que l'agresseur sache bien qu'il court ce risque.

Or, un ennemi ne redoutant pas de notre part la riposte d'armements nucléaires tactiques, que lui-même posséderait de son côté, imposerait à nos forces de s'étaler sur le terrain, lui laissant ainsi la possibilité de les attaquer avec un dispositif serré, tout à fait conventionnel d'ailleurs, contre lequel elles ne pourraient organiser de résistance efficace.

Pour ces raisons, que nous schématisons un peu, et pour pouvoir précisément donner à l'adversaire en puissance une idée plausible de la capacité de combat des forces de manœuvre, il devient indispensable de doter de l'arme nucléaire tactique les unités terrestres ; sinon, l'appareil de dissuasion, dont la composante terrestre serait inadaptée, perdrait une grande part, voire la totalité de sa crédibilité.

Certes, la constitution d'un armement nucléaire tactique servi par les forces aériennes garde une signification importante, mais il nous semble que la priorité doit être donnée au *Pluton*, ne serait-ce qu'en raison du caractère immédiat qu'il est capable de donner à une menace de représailles sur le terrain.

Après avoir présenté ses observations sur des sujets assez disparates — veuillez m'en excuser — groupés par la force des choses et de la technique budgétaire dans une même section du budget militaire, votre rapporteur ne pourra certes pas vous proposer une conclusion présentant un véritable caractère d'ensemble. Il voudrait se contenter de faire ressortir que l'examen de la section commune, dont le budget traduit l'une des principales options de la stratégie nationale, fait apparaître dans ses chiffres la continuation d'un effort commencé en 1960 dans le cadre de la première loi de programme d'équipement militaire de 1961 et poursuivi dans celui de la deuxième. La tâche de rapporter ce budget était, bien sûr, facilitée du fait que, pratiquement seul de tous les programmes militaires d'équipement, car il s'exécute de façon prioritaire, le programme des fabrications d'armements nucléaires se déroule, à très peu près, selon les plans établis, et que la part nucléaire de notre instrument de dissuasion va être constituée à l'avenir sans nouveaux aléas.

Mais, sans vouloir empiéter sur la compétence des autres rapporteurs pour avis de notre commission, il nous sera sans doute permis de penser, comme le disait dans un récent article le général Beaufre, que « la défense territoriale peut être relativement peu coûteuse et qu'elle représente à la fois une garantie contre le pire ainsi qu'un moyen remarquable pour maintenir la cohésion qui s'impose entre l'armée et la nation ». Nous savons que le chef de l'Etat et le Gouvernement ont la volonté de maintenir cette cohésion, fondement de tout esprit de défense. Mais nous exprimons le vœu qu'au plus tôt soit hâtée la constitution de l'ensemble de notre appareil de dissuasion qui, s'il ne présente pas une harmonieuse continuité du haut en bas de l'échelle des armements, n'aura pas la crédibilité nécessaire et n'entraînera pas l'adhésion du pays.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous propose de donner un avis favorable à la section commune du budget des armées pour 1970. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, pour ce qui concerne la section forces terrestres.

M. Pierre de Chevigny, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (section forces terrestres). La première qualité qui doit être celle d'un homme public responsable de la défense, de la sécurité à un titre quelconque est à mon humble avis l'imagination ; et à ce titre, il ne vous étonnera pas de savoir que le rapporteur de la commission du Sénat s'est intéressé en priorité aux grandes lois de programme de prévisions, celle de 1960 qu'il a défendue, celle de 1964 qu'il a rapportée et la loi des effectifs votée entre temps, de préférence aux efforts un peu rituels de contrôle budgétaire préalable.

Cependant, il se trouve que cette année le budget de 1970, dont nous avons à débattre, que nous avons à critiquer... (*M. le ministre d'Etat fait un geste de surprise.*)

La critique peut être positive, monsieur le ministre. Il faut prendre le terme dans son sens complet.

Je disais donc que cette discussion intervient précisément à la veille de l'élaboration de la troisième loi de programme militaire et de la loi de recrutement, qui instituera vraisemblablement un service de douze mois, si bien que c'est à la lumière de ces grandes orientations qui, comme je l'ai dit pour les précédents programmes, risquent de commander la sécurité d'une génération, qu'il nous faut examiner ces crédits, et ce de la façon la plus brève possible ; en cela, au moins, je suis sûr de plaire à la majorité. Ce budget, en effet, bien qu'il soit limité au maximum, présente une majoration nominale de 5,6 p. 100 pour la partie que l'on appelait traditionnellement le budget de la guerre, c'est-à-dire de l'armée de terre.

Il ne comporte cependant pas de restrictions catastrophiques. Il suit un certain nombre de budgets dans lesquels les chapitres concernant notamment les forces armées étaient régulièrement amputés d'un certain pourcentage selon la politique que le Gouvernement entendait suivre. Mais puisqu'il s'agit du budget de 1970, disons qu'il n'amplifie aucune des déficiences que nous avons pu regretter précédemment. Au contraire, l'avenir paraît réservé, ce qui nous paraît essentiel, car il serait grave qu'en votant ce budget nous nous trouvions liés à certaine limitation, à certaine orientation de la loi de programme à venir.

Le retard n'augmente pas et pour vous en donner dès le début une idée schématique, à défaut de chiffres exacts qui sont d'ailleurs souvent contestables et qui ne servent qu'à ceux qui les lisent et jamais à ceux qui les écoutent, j'évoquerai trois points.

D'abord, l'effectif de l'armée de terre reste ce qu'il était. Chaque fois que l'on a voulu diminuer son effectif sous le prétexte de la mieux équiper, nous avons proclamé qu'il s'ensuivrait obligatoirement, à l'occasion des exercices suivants, une réduction budgétaire. Pour nous, cet effectif est le baromètre qui nous renseigne quant à l'existence de l'armée de terre et à son efficacité possible.

Il s'agit donc toujours du même effectif. Les divisions du type 1967 subsistent, largement maintenues. Les régiments de défense opérationnelle du territoire, au nombre de 26 ou de 27, sont légèrement améliorés du fait de l'adjonction à chacun d'une troisième compagnie.

Second signe : les chars AMX 30, qui sont le symbole de la mobilité, de la qualité du mécanisme de nos armées ; ils subsistent également.

Enfin, troisième signe : le *Pluton*, qui est l'arme suprême pour l'armée de terre tactique et décisive. Sa réalisation est l'objet de soins attentifs et sa sortie interviendra sans retard.

Voilà donc trois signes qui nous conduisent à penser, à la commission de la défense et des forces armées, que le retard dénoncé précédemment n'augmente pas et que toute liberté reste au Sénat de se prononcer, dans quelques mois, sur le projet de troisième loi de programme et sur le projet de loi sur le contingent qui suivra certainement. Il me plaît de souligner ce point au moment où nous procédons à un examen détaillé du budget, qui est utile, certes, mais en bien des cas inefficace.

Nous allons étudier maintenant, suivant notre méthode habituelle, les titres III et V.

Le titre III est le titre qui concerne le fonctionnement ; qui correspond à ce qui est nécessaire à la vie au jour le jour des armées, quelle que soit la qualité de leur équipement. Il représente 60 p. 100, ce qui ne paraît pas un bon signe.

C'est en 1967 que nous avons atteint, pour le titre V, 50 p. 100 des dépenses et nous avons proclamé à ce moment-là, que si ce n'était pas le seul signe de qualité, cela signifiait du moins qu'il s'agissait d'une armée moderne, lorsque la moitié des crédits étaient affectés à l'armement. Depuis l'année dernière, nous sommes descendus en dessous de 50 p. 100 pour le titre V.

Le budget de fonctionnement — titre III — est donc de 5,31 milliards, en augmentation simplement de 3 p. 100, c'est-à-dire de fort peu, si l'on pense que ces 3 p. 100 sont largement absorbés par les hausses depuis l'an dernier.

Les effectifs comprennent 325.000 hommes. Peut-être vous intéressera-t-il de savoir qu'ils comportent un bon tiers d'éléments de carrière pour deux petits tiers du contingent ; exactement 36 p. 100 et 54 p. 100. Trente pour cent de ces effectifs se trouvent dans les écoles et les centres d'instruction ainsi qu'à des postes divers et 70 p. 100 sont aux armées, c'est-à-dire affectés aux forces de manœuvre d'intervention, outre-mer et à la défense du territoire.

La question des personnels de carrière a déjà été traitée par mon collègue rapporteur pour la section commune. Je ne m'arrêterai que sur un point, celui qui concerne les sous-officiers.

La commission m'a autorisé à ne pas me plaindre de ce qui a été fait l'année dernière. Il fallait rattraper 16 points d'indice : trois points ont été rattrapés en 1969. On peut donc espérer que la suite viendra. Cependant, nous aimerions que cette progression soit planifiée et que les budgets tiennent compte des améliorations promises afin qu'il n'y ait pas de surprise possible.

Pour le contingent, je signalerai seulement que le prêt n'a toujours pas été augmenté. Le prêt est trop faible. S'il était doublé, il en résulterait une dépense supplémentaire de 50 millions de francs. Il faudra bien se décider à cette opération que la commission voudrait voir décidée dans le courant de l'exercice prochain.

Un gros effort a été fait en ce qui concerne les enseignants civils, avec une majoration de 5 millions, en matière d'alimentation, de chauffage, d'habillement, etc., j'attire cependant votre attention sur le fait qu'une certaine gêne dans la gestion risque de se faire sentir en 1970 ; mais elle ne saurait être catastrophique. Ce budget n'est cependant pas aussi important que pouvaient le laisser espérer les efforts faits dans ce domaine l'an passé.

En ce qui concerne l'instruction, un effort important a été fait, notamment en matière de matériel de simulation qui permet des économies substantielles puisqu'il évite l'utilisation du matériel réel. Ce chapitre budgétaire a augmenté de plus de 25 p. 100 et il convient de saluer cette décision. Cependant, le service militaire d'un an risquant de devenir effectif l'an prochain, il faut s'attendre à ce qu'il soit relativement coûteux, parce que tout service court est un service cher. Par conséquent, ces 25 p. 100 d'augmentation consacrés à l'instruction seront sans

doute absorbés par les nécessités nouvelles plus que par les facilités supplémentaires d'instruction ; facilités qui n'existent d'ailleurs pas du tout pour les réserves, puisque l'augmentation de 3 p. 100 est absorbée, et au-delà, par celle de 6 p. 100 sur les indemnités accordées aux réservistes...

Quant à l'entretien du matériel, les crédits sont très serrés. Je ne vous en dis pas plus, en vous rappelant simplement que les économies sur les frais d'entretien sont toujours coûteuses à long terme, et, qu'avec une augmentation de 9 millions de crédits de paiement, inférieure de moitié à ce que nous souhaitons, la troupe va se trouver limitée dans l'emploi du matériel.. c'est-à-dire dans son entraînement. Certains chars ne pourraient, paraît-il, être utilisés que quelques dizaines d'heures par an.

Les carburants, grâce à une majoration de 16 millions, reviennent au niveau de 1968. Il était temps, car les stocks étaient très bas.

En ce qui concerne les immeubles, nous notons le fait que nous avons à entretenir tant bien que mal les bases laissées par l'O. T. A. N. Notre mètre carré de surface entretenue était fixé à 4,90 francs en 1968 ; il fut réduit à 4,60 francs en 1969 et il est heureusement relevé à 5 francs en 1970. C'est mieux que rien. Dans le civil, comme disent les militaires, on compte environ 10 francs du mètre carré pour un entretien modeste.

J'en arrive aux dépenses en capital, au titre V, qui occupe 40 p. 100 du budget puisque le titre III en occupait 60 p. 100. Il y a un crédit de 2.839 millions, soit une augmentation de 9 p. 100.

Je vous ai dit que le budget en général connaissait une augmentation nominale de 5,6 p. 100. Vous voyez donc que ce sont les dépenses en capital sur lesquelles on a le moins freiné et cela est heureux. Ce que nous avons dit depuis cinq ans se confirme dans cette sixième année. Vous savez en effet que la loi de programme eut exceptionnellement six ans d'application. Vingt milliards avaient été programmés pour l'armée de terre dans la loi programme originelle. Les dotations réelles versées à la fin de 1970 représentent environ 15 milliards, il s'agit donc d'une diminution de 25 p. 100. Ce sont des ordres de grandeur que je vous demande de retenir.

Si l'on se base sur une cote mal taillée, on peut estimer que ces 25 p. 100 représentent un an et demi de retard. Certes, cela ne signifie pas grand-chose, car ce retard n'affectera que les matériels en cours de réalisation et non les matériels terminés.

Les autorisations de programme connaissent les mêmes augmentations que l'an dernier ; elles représentent, avec la hausse obligatoire inévitable, un retard sur l'an dernier.

Sur le plan économique général, une bonne note : les crédits de paiement sont en augmentation de plus de 9 p. 100. De ce fait, la couverture des crédits de paiement sur les autorisations de programme est de 83 p. 100 contre 71 p. 100 l'année dernière. Les commandes que l'on était ainsi autorisé à faire étaient trop importantes par rapport aux crédits inscrits, ce qui était regrettable. Cette année, il y a 12 p. 100 d'augmentation de la couverture, c'est-à-dire que les crédits que l'on est autorisé à dépenser au cours de l'année sont beaucoup plus importants, par rapport à la masse des commandes que l'on est autorisé à faire. C'est une très bonne chose. Je me permets cependant de faire remarquer que cette proportion reste la plus faible des quatre armées.

Passons aux armes essentielles, et d'abord au *Pluton*. Les crédits de paiement pour 1970 sont en augmentation de 76 millions. C'est dire l'importance que le Gouvernement attache à ce *Pluton*, arme nucléaire tactique qui doit couronner l'efficacité de l'armée de terre, à la condition que le reste suive...

Quant aux études, elles font l'objet d'une augmentation de 34 millions en crédit de paiement. C'est une augmentation modeste. C'est ainsi que l'on est obligé de virer certaines études comme celle du *Hawk Helip* et du radar *Orphée* au profit des *AMX-10*, mais ce virement nous paraît une bonne chose puisque tout ne pouvait pas être fait.

En ce qui concerne l'ensemble des fabrications d'armement, il y a 2 milliards de crédits de paiement. C'est un taux de croissance en diminution. Cela permet de maintenir ce qui existe et de commencer cette première tranche de blindés légers *AMX-10*, précieux puisqu'ils remplacent l'*AMX-13* qui a plus de 15 ans.

Je pourrais me livrer à une énumération, je préfère me borner à l'essentiel. Les hélicoptères de manœuvre : 8 à l'heure actuelle sont livrés à l'A. L. A. T. ; 10 autres le seront dans quelques jours, 33 dans le courant de 1970, et 130 sont commandés. C'est un retard sur la loi de programme, mais cela fixe les idées sur ce qui va être fait.

Quant à l'*AMX-30*, nous maintenons la cadence de 13 par mois qui permet d'équiper deux régiments et demi chaque année.

A la fin de 1970, il y en aura 832 terminés et 486 en fabrication. Quant à l'*AMX-10*, il va remplacer l'*AMX-13*, et on attend beaucoup, je vous l'ai dit, de ce char léger.

Pour l'artillerie, 80 canons automouvants de 155 seront prêts à la fin de 1969 et on va commencer la fabrication du *Milan*, missile anti-char.

Pour les véhicules de servitude, les radars, les télécommunications, il a beaucoup été fait l'année dernière ; pour le matériel du Génie, célèbre en France — matériel Gillois — qui sera construit à 40 exemplaires, pour le matériel de protection contre les attaques d'ordre bactériologique, chimique et nucléaire, je n'ai pas de remarque spéciale à faire.

L'habillement, le couchage et l'ameublement sont réduits dans des proportions variables que je ne détaillerai pas, qui vont de 4 à 6 p. 100.

Quant à l'infrastructure, notons que le camp de Canjuers, dont nous avons beaucoup parlé l'an dernier, occupe actuellement 32.000 hectares, retenus et équipés, sur 34.000 hectares nécessaires pour l'essai d'un armement moderne. Il sera prêt à la fin de l'exercice qui vient.

Puisque je vous ai annoncé que je serais bref, je vais m'appliquer à conclure. Nous sommes évidemment « au minimum » pour deux raisons essentielles : d'abord, le budget de défense nationale occupe 4 p. 100 du produit national brut, c'est-à-dire un taux inférieur à ceux de tous les pays que je connais.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Un petit peu moins de 4 p. 100 !

M. Pierre de Chevigny, rapporteur pour avis. Un peu moins de 4 p. 100 donc, ce qui représente vraiment très peu de chose. Il faut le savoir, qu'on s'en félicite ou qu'on le déplore.

Ensuite, il y a eu une priorité donnée à la force nucléaire stratégique. Admettons qu'elle était prévue dans la loi pour la moitié du programme, et quelle en ait pris plus de la moitié.

Il s'ensuit que pour les armements que j'ai la charge de rapporter, nous sommes au plancher, à condition d'ailleurs de changer d'étage par rapport à l'année dernière. De toute façon, l'essentiel est maintenu. C'est l'avis de la commission.

Nous allons devoir faire très attention à la troisième loi-programme, car il va falloir, sur cette base faible mais possible, obtenir l'essentiel du Gouvernement. Il faut que nous ayons une armée nationale, c'est-à-dire une armée suffisamment nombreuse — de 325.000 hommes — et à laquelle la nation soit intimement mêlée, et Dieu sait si elle l'est dans l'armée de terre !

Car la dissuasion l'exige, je le pense depuis fort longtemps et j'ai eu plaisir à entendre M. le ministre d'Etat le proclamer tout récemment. Il n'y a pas que la dissuasion totale, il y a aussi une dissuasion qui vient des menaces intermédiaires que l'on peut faire planer et aussi d'une certaine certitude que le peuple tout entier réagira, d'une résolution évidente chez ce peuple même. Et elle ne se fait pas dans l'abstrait. Il faut qu'elle provienne de l'entraînement, d'un certain esprit acquis ; c'est ce que j'appelle une armée de tenue nationale.

Il faut aussi une armée de terre moderne. C'est pourquoi j'ai attaché tant d'importance à la cadence de sortie du char *AMX 30* qui joue un rôle essentiel. Il faut une armée de terre capable de fonctionner en ambiance nucléaire, ce qui ne veut pas dire au moment où la bombe est lâchée : plus rien ne signifie rien en stratégie nucléaire à partir du moment où la bombe a éclaté. Nous sommes là pour qu'elle n'éclate pas. Il n'y a plus de vainqueur ni de vaincu à partir du moment où la dissuasion a manqué son rôle.

C'est parce que rien de tout ceci n'est définitivement compromis et pour assurer l'avenir en tout état de cause que votre commission, à la quasi-unanimité, vous invite à voter ce budget, sachant bien que, dans peu de mois, nous aurons à définir les positions à prendre concernant la troisième loi de programme militaire, comme la loi des effectifs. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Taittinger, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées pour la section « Air ».

M. Pierre-Christian Taittinger, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'analyse très précise des différents chapitres de la section Air du budget des armées, que je présente dans mon rapport écrit, me dispense à cet instant de reprendre cette étude à la tribune. Je ne voudrais surtout pas répéter ce qui a été excellemment dit par les différents rapporteurs qui m'ont précédé, ni empiéter sur ce qui sera dit, parfaitement bien je le sais, par celui qui va me suivre. Je voudrais donc utiliser ce temps complémentaire qui m'est donné pour attirer l'attention du Sénat sur la nécessité et les exigences d'une politique permanente des

programmes aéronautiques militaires. Puis-je dire même, monsieur le ministre, en baissant la voix, qu'il vaut mieux peut-être que ces programmes soient moins parfaits, moins ambitieux, mais qu'ils puissent être réalisés dans les délais que s'est fixé le Gouvernement et que notre assemblée a approuvés.

Etablir un programme militaire à long terme pour une armée de l'air qui se veut moderne, c'est vouloir atteindre trois objectifs essentiels : assurer la continuité et l'évolution du potentiel et de la qualité de nos matériels aériens ; poursuivre la recherche du progrès technique ; réaliser des matériels exportables, ce qui entraîne la constatation d'une évidence que tout au long de cette journée le Sénat a pu remarquer lorsqu'il a été question de l'aviation civile. L'avenir de l'armée de l'air, le développement de l'aviation civile, la prospérité de l'industrie aéronautique sont étroitement et indissolublement liés.

Si, en effet, la stratégie fixée par la nation détermine les buts et les principes d'une planification indispensable, la réalisation de ces objectifs dépend surtout de la puissance industrielle, de sa faculté de mener les études qui lui sont confiées et de sa capacité de livrer à terme les commandes qui lui sont passées.

L'industrie aéronautique possède deux débouchés : l'aviation civile et l'aviation militaire. Tout en restant complémentaires l'une de l'autre, l'une et l'autre présentent toutefois des caractéristiques évidemment différentes.

Les exigences opérationnelles conduisent l'armée de l'air à rechercher toujours de meilleures performances dans des domaines où les matériels ne sont pas seulement très vite démodés, mais risquent surtout d'être dépassés.

Des raisons commerciales entraînent l'aviation civile à rechercher d'abord la sécurité, ensuite la rentabilité et à ne jamais adopter de solutions d'avant-garde si elle n'ont pas d'abord fait leurs preuves.

Cela amène les études aéronautiques conduites par l'armée de l'air à constituer un véritable banc d'essais permanent, dont profitera naturellement d'abord l'aviation civile.

Je vous rappellerai que la *Caravelle* a volé en haut subsonique sept ans après l'*Ouragan* et que le *Concorde* volera à mach 2 avec une voilure delta, onze ans après le *Mirage III* et dix ans après le *Mirage IV*.

Ces études, d'une importance indéniable, constituent également sur le plan technique un stimulant et un facteur de progrès irremplaçables. Les réalisations qu'elles entraînent ouvrent chaque jour des voies nouvelles : le décollage court et vertical, le vol à mach 3, la géométrie variable, autant de perspectives dessinées par les militaires, surgies de notre budget et qui, demain, seront aussi exploitées pour les besoins civils.

Les exemples peuvent être développés à l'infini, mais on peut simplement reconnaître que l'industrie aéronautique militaire représente un agent moteur irremplaçable, non seulement par le progrès technique et technologique qu'elle entraîne, mais aussi par ses méthodes, sa vitalité et par la qualité des personnels qu'elle forme.

Quand on examine ce budget, on s'aperçoit que les études militaires se répartissent vers la plupart des secteurs de pointe : 24 p. 100 pour les études de base, 28 p. 100 pour les avions, 19 p. 100 pour les moteurs, 12 p. 100 pour les engins et 17 p. 100 pour l'électronique, ce qui donne aux 5.816 millions de francs consacrés aux crédits d'études « air » depuis dix ans leur juste et véritable dimension.

En 1970, cette donnée deviendra fondamentale. En effet, tous les crédits civils destinés au bureau d'études de l'industrie aéronautique étant bloqués pour l'opération *Concorde*, seuls les crédits militaires permettront d'assurer la préparation de l'avenir dans des disciplines où les transformations et les découvertes sont incessantes, où le retard technique apparaît très vite insurmontable.

Depuis dix ans, un réalisme financier certain a permis aux industries de pointe françaises de prouver leur dynamisme et de développer l'esprit de création et le sens de la recherche.

Tel est le poids réel dans le budget de l'armée de l'air des crédits d'études, tel est aussi le sens de la volonté d'un programme, mais il faut aussi reconnaître que, quel que soit le montant de ces investissements, le budget militaire ne peut supporter le plan de charge de toutes les industries qui travaillent pour la défense nationale.

Une grande industrie aéronautique militaire doit, elle aussi, exporter. Je vous rappellerai à ce sujet, qu'en 1968 les commandes militaires en cours, qu'il s'agisse de commandes nationales ou de commandes destinées à l'exportation, ont représenté la base du plan de charge des sociétés françaises spécialisées,

La part militaire de ces exportations était supérieure à 60 p. 100 grâce aux matériels confirmés tels que le *Mirage III*, les hélicoptères et les engins légers. Le succès à l'étranger de ces matériels est toujours basé sur l'utilisation préalable qu'en a fait l'armée de l'air, qui apporte ainsi à la fois une garantie et la possibilité d'une assistance technique.

Dans ce cadre et dans cet esprit, je souhaiterais que les études menées en coopération franco-britannique ou franco-allemande soient intensifiées dans les années prochaines.

Mais la motivation principale d'un programme militaire reste la dotation qu'il doit assurer à nos forces de matériels aériens de hautes performances toujours adaptés aux besoins de notre défense.

Pendant les dix prochaines années, l'industrie aéronautique française conservera son équilibre si on lui confie un programme solide de construction de matériels aériens. Plan de charge, exportations et équipements sont subordonnés à la définition de cette ligne de conduite qui doit être clairement affirmée et soutenue. Elle correspondra alors à la part décisive que doit assurer l'armée de l'air dans notre système militaire.

Depuis deux ans, des bases réalistes ont été posées. Il conviendra donc, au cours de la troisième loi de programme, d'assurer les exécutions qu'elles entraînent. Tout programme militaire représente un coût de développement tel qu'il est indispensable d'en appuyer la conception sur les expériences passées et d'en prévoir l'évolution pour éviter qu'il ne reste un événement technique isolé et sans prolongement, comme cela a été souvent le cas dans le passé.

Une politique réaliste doit donc s'inscrire dans le cadre d'une filiation continue permettant de faire évoluer par étapes successives une ou deux formules soigneusement choisies vers des performances de plus en plus poussées.

L'industrialisation du *Mirage F1*, la commande de deux prototypes *Mirage G4* sont l'illustration de l'intérêt conservé pour les avions pilotes. Entre le *Jaguar*, relativement peu sophistiqué, apte aux opérations sur le théâtre européen comme à une mise en place à l'extérieur dans le cadre d'une force d'intervention, le *Mirage F1*, sur lequel reposera la mission de la défense aérienne, et le système majeur composé de missiles nucléaires basé au sol et à la mer, un système d'alarme capable d'actions lointaines est nécessaire, comme aussi des avions de combat.

La géométrie variable, que nous avons expérimentée avec succès grâce au *Mirage G*, présente un intérêt évident sur le plan militaire. La commission souhaite que le passage à la construction en série ne soit pas retardé. Une étude du marché européen déterminera aussi les possibilités à l'exportation qu'un tel avion représente après le succès des expériences.

Telle paraît donc s'imposer, à la veille de la troisième loi de programme, la voie logique qui permet de définir une orientation que l'armée de l'air et l'industrie aéronautique française attendent. Il nous faut maintenant traduire ces choix à la limite de nos ambitions et de nos engagements. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Raymond Boin, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées pour la section de la marine.

M. Raymond Boin, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous venez d'entendre trois de nos collègues qui, au nom de la commission des affaires étrangères et de la défense nationale, vous ont exposé avec beaucoup de compétence leurs observations sur les services communs, l'armée de terre et l'armée de l'air, et je vais terminer ce tour d'horizon en vous parlant du budget de la marine nationale.

Si nous nous reportons au budget général des armées pour 1970, nous constatons que, sur un montant total de 27.190 millions de francs, 4.722 millions de francs sont attribués à la marine nationale, soit 17,4 p. 100 du budget des armées.

La section « marine » du budget de la défense nationale a donc dû subir tout au long de sa préparation les effets des réductions imposées aux projets des armées.

Les crédits de paiement pour les dépenses de fonctionnement représentent 47,7 p. 100 de ses ressources et 16 p. 100 des dépenses de fonctionnement des armées.

Ces pourcentages traduisent les sacrifices que la marine consent sur ses dépenses de fonctionnement au profit des dépenses d'investissement. Malgré cela, les autorisations de programme pour ces dernières dépenses sont inférieures, cette année encore, aux crédits de paiement.

Les économies sur les dépenses de fonctionnement portent tout d'abord sur les effectifs, pour lesquels une augmentation, justifiée par la mise sur pied de la composante marine de la force nationale nucléaire stratégique, n'a pas été acceptée et au sujet desquels la marine est dans une situation très préoccupante ; elles portent aussi sur les combustibles, pour lesquels il ne lui a pas été permis d'éviter une nouvelle diminution de ses stocks, et cela est très important ; enfin, elles portent sur l'entretien du matériel de ses navires et de ses avions, pour lesquels des mesures d'une très grande rigueur sont appliquées depuis 1968.

En ce qui concerne les investissements, la part qui revient à la force nucléaire stratégique est importante : elle se monte à près du tiers des ressources en crédits de paiement et à 27 p. 100 en ce qui concerne les autorisations de programme. Il en résulte que la mise sur pied de cette force nationale stratégique est en très bonne voie.

En revanche, aucune opération majeure nouvelle ne sera financée en 1970 pour l'aéronautique navale. Construction et refonte des bâtiments absorberont 1.273 millions de francs d'autorisations de programme, qui sont en grande partie consacrées à la poursuite des opérations en cours.

La seule opération nouvelle concerne la dernière corvette à construire et deux opérations prévues par la loi de programme n'ont pas encore été dotées d'autorisations de programme. Ce sont, d'une part, la construction du sous-marin nucléaire d'attaque ou de chasse et, d'autre part, la construction d'un prototype de dragueur océanique.

Les indications recueillies sur la teneur probable du troisième plan militaire laissent planer le doute sur la possibilité de renouveler la flotte actuelle, dont la majorité des escorteurs et dragueurs arrivent « hors d'âges » entre 1975 et 1980.

Je vous parlais tout à l'heure des difficultés de personnel. Il aurait fallu, pour la marine, une augmentation d'effectifs assez considérable puisqu'elle était chiffrée à 70 officiers, 350 officiers marins, 1.000 quartiers maîtres et matelots, 27 marins pompiers et 15 gendarmes. Cette augmentation d'effectifs est cependant justifiée par la mise sur pied de la composante « marine » de la force nucléaire stratégique et l'entrée en service de bâtiments refondus.

N'ayant pas obtenu, ces dernières années, les accroissements d'effectifs qui lui étaient nécessaires pour faire face à des besoins reconnus, la marine se trouve actuellement, pour ce qui concerne les personnels, dans une situation très préoccupante.

D'autre part, la marine a été obligée de se servir de sa réserve de combustible, ce qui est tout de même grave. En effet, compte tenu des effets de la dévaluation, les cinq millions de francs restant à la suite de la campagne de tir du Pacifique ne permettront pas d'éviter une nouvelle diminution des stocks de combustibles.

Des études sont entreprises concernant les engins nouveaux. Parmi les études en cours, celle de l'engin *mer-mer* 38, destiné à l'attaque des bâtiments de surface, est poursuivie activement et les perspectives d'exportation sont très favorables. Un effort sensible sera fait également au profit des calculateurs de bord. Cet engin *mer-mer* 38 est destiné à tirer sur un bateau qui peut lancer des missiles sur nos nouvelles corvettes.

Je vous signale aussi qu'une dotation de 25 millions de francs est prévue pour lancer l'étude d'un système d'arme de défense aérienne à courte portée nécessaire aux corvettes en construction. Cette étude va porter sur un missile qui, en quelque sorte, serait antimissiles et je suis heureux de constater que ces recherches sont reprises car, l'année dernière à cette tribune, j'ai regretté que le projet *Mandragore* soit rayé des études à entreprendre. Les Américains ont le *Sea-Sparow* et ces nouvelles études portaient sur un engin à peu près de ce genre.

Au point de vue des fabrications pour l'aéronautique navale, aucune opération majeure ou nouvelle ne sera financée en 1970. Les 235 millions d'autorisations de programme prévues au budget permettront de compléter le financement des *Super-Frelon*, des *Breguet Atlantic*, des *Nord-262*, de poursuivre l'opération *Jaguar* — crédits d'industrialisation — d'approvisionner les rechanges nécessaires

Les constructions et les refontes des bâtiments de la flotte absorberont 1.273,8 millions de francs d'autorisations de programme, en grande partie consacrées à la poursuite des opérations en cours, dont les principales sont :

— les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et leur environnement — *Le Redoutable*, premier de la série, effectuée actuellement des essais très satisfaisants ;

— *l'Aconit*, première corvette qui jaugera 3.500 tonnes, et les deux premières corvettes type C 67, qui seront de 5.000 tonnes ;

- les cinq chasseurs de mines ;
- les sous-marins *Psyché* et *Sirène*, qui seront prochainement admis au service actif ;
- le bâtiment d'exploration sous-marine *Triton* ;
- le bâtiment océanographique *D'Entrecasteaux* ;
- la refonte du *Colbert* ;
- la refonte de certains escorteurs et sous-marins ;
- la modernisation des matériels électroniques.

La seule opération nouvelle concerne la troisième corvette C 67, qui reçoit une première dotation de 50 millions de francs d'autorisations de programme.

D'importantes économies ont été nécessaires sur les crédits consacrés au programme de constructions et de refontes. L'année 1970 étant la dernière année de la deuxième loi de programme, on est obligé de constater que deux opérations prévues par cette loi n'ont pas encore été dotées d'autorisations de programme : d'une part, un sous-marin nucléaire de chasse ou d'attaque et, d'autre part, un prototype de dragueur océanique, ce qui, l'année dernière, a gêné la construction de ce sous-marin de chasse.

J'avais posé la question à M. Messmer, ministre des armées ; celui-ci nous avait répondu qu'il serait aussi lourd que le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (15.000 tonnes), ce qui n'était pas intéressant au point de vue de la chasse.

Or je crois qu'actuellement, d'après les nouveaux projets, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins pourrait être un sous-marin de 3.500 tonnes, grâce à des réacteurs intégrés.

Je passe au bilan actuel et aux perspectives d'avenir. A la suite de cet examen rapide du projet de budget de 1970, votre commission a étudié la situation et l'évolution de nos forces aéronavales au regard de la deuxième loi de programme, et cela dans la perspective du troisième plan militaire.

En ce qui concerne la composante navale de la force nucléaire stratégique, sa réalisation vient d'être marquée par des essais à la mer très réussis du sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le Redoutable* et par plusieurs tirs, à bord du sous-marin *Gymnote*, des missiles M. S. B. S. qui lui sont destinés.

Le *Terrible*, deuxième sous-marin nucléaire lanceur d'engins, sera lancé incessamment et le *Foudroyant* est en chantier.

L'infrastructure logistique et opérationnelle nécessaire à ces sous-marins est progressivement mise en place.

Compte tenu de l'ampleur des problèmes techniques nouveaux pour notre pays que posaient ces réalisations, on peut considérer que la mise sur pied de la composante navale de la force nucléaire stratégique se poursuit dans des conditions satisfaisantes, malgré un très léger retard sur les prévisions faites antérieurement.

Pour ce qui est de nos forces aéronavales du type classique, qui ont pour tâche la surveillance de nos façades maritimes ainsi que la défense de nos communications et de nos intérêts sur mer, la marine disposera en 1970 d'une flotte de :

- 2 porte-avions ;
- 2 porte-hélicoptères, dont la *Jeanne-d'Arc* ;
- 1 croiseur, dont la refonte va commencer ;
- 2 frégates lance-engins ;
- 17 escorteurs d'escadre dont trois conducteurs de flottilles, quatre armés de missiles ;
- 18 escorteurs rapides ;
- 9 avisos escorteurs ;
- 14 escorteurs côtiers ;
- 90 dragueurs ;
- 19 sous-marins.

Elle disposera en outre d'une aviation maritime de patrouille et anti-sous-marine comprenant :

D'une part, embarquée : trois flottilles d'*Alizés*, soit trente-sept avions ;

D'autre part, basée à terre : deux flottilles de P 2 V 7, soit quatorze avions, trois flottilles d'*Atlantic*, soit vingt-deux avions.

D'une aviation de chasse et d'assaut embarquée composée de deux flottilles de *Crusader* et de trois flottilles d'*Etendard*.

Enfin, de deux flottilles d'hélicoptères anti-sous-marins moyens et lourds et une flottille d'hélicoptères d'assaut.

Hors loi de programme, un bâtiment d'intervention et d'exploration sous-marine et un bâtiment océanographique seront « recetés » en 1970. La construction d'un transport de munitions a été arrêtée et limitée à sa coque.

Au total, les réductions dans les réalisations portent donc sur :

- Un sous-marin d'attaque ;
- Un dragueur océanique ;
- Trois chasseurs de mines ;
- Six hélicoptères *Super Frelon*.

Il est un fait que, depuis 1961, la part que la marine s'est vu attribuer en autorisations de programme hors forces nucléaires stratégiques est restée à peu près constante, ce qui correspond à une diminution de ses ressources si l'on tient compte de l'évolution des prix.

Ce troisième plan militaire n'est, pour l'instant, qu'au stade de la préparation. Dans notre rapport pour avis sur la loi de finances pour 1969, nous avons donné une estimation de ce que pourrait être sa teneur en ce qui concerne la marine. En fait, d'après les informations que votre commission a pu recueillir, il semble bien qu'aient des chances d'être retenues :

Pour la force nucléaire stratégique la construction d'un quatrième et probablement d'un cinquième sous-marin nucléaire lanceur d'engins ;

La construction d'un porte-hélicoptères ;

La réalisation d'un programme d'avisos. Ces avisos seront des petits bateaux, spécialement destinés à la défense côtière sous-marine, de 1.000 tonnes environ.

Pour l'aéronavale, les *Etendard* seront remplacés par la version navale du *Jaguar* franco-britannique. On estime que, à partir de 1975, 15.000 tonnes de notre marine disparaîtront tous les ans, soit, pour la période 1975-1980, 75.000 tonnes.

Or, pendant les deux premiers plans, on a construit entre 7.000 et 8.000 tonnes par an. Si la même cadence était maintenue au troisième plan, il serait mis en service, entre 1975 et 1980, au mieux 40.000 tonnes, soit un déficit de 35.000 tonnes, si on voulait garder le tonnage actuel. Ce n'est pas 17,37 p. 100 du budget des armées qu'il faudrait pour la marine, mais 20 p. 100 à peu près. J'insiste sur ce chiffre de 20 p. 100.

J'en arrive à mes conclusions, mes chers collègues. Le budget de la marine a subi, tout au long de sa préparation, les effets des réductions imposées aux projets présentés par les armées. Ces réductions ont conduit la marine à des choix difficiles.

Les pourcentages que nous avons cités ont montré les sacrifices qu'elle a consentis sur ses dépenses de fonctionnement au profit des dépenses d'investissement.

Elle a pris des risques et de strictes mesures de réduction de ses effectifs à terre et admis une diminution, préoccupante pour l'entraînement, de ses stocks de combustibles ; elle reconduit en 1970 les mesures rigoureuses, que nous avions exposées l'année dernière, quant à l'entretien des matériels, aussi bien pour ses bâtiments que pour ses aéronefs.

En revanche elle a poursuivi avec un retard minime la mise sur pied de la composante navale de la force nucléaire stratégique ; elle améliore progressivement la qualité des équipements dont certaines réalisations ouvrent de sérieuses perspectives à nos exportations de matériels navals.

Cependant d'importantes économies ont été nécessaires sur les programmes de construction conventionnelle et de refonte.

Les « désaccords » internationaux sur les problèmes de limitation des eaux territoriales et des zones maritimes de compétence spéciale, douanière, de sécurité, de neutralité, de pêche réservée, le concept récent et controversé de « plateau continental », la question de la démilitarisation des fonds marins, qui sont actuellement à l'ordre du jour, montrent assez l'importance de la mer dans la vie des nations modernes.

Nous tenons, à cet égard, à rappeler les progrès spectaculaires réalisés dans tous les domaines d'activité maritime par l'U. R. S. S., qui montrent bien que le gouvernement de ce pays en est devenu conscient.

Dans la compétition déjà ouverte pour l'exploitation, sinon l'appropriation des océans, il importe que la France demeure présente.

A l'horizon 1980, le volume de cette présence peut prêter à inquiétude parce qu'il est essentiellement fonction de celui des forces aéronavales dites du type classique existant à cette époque. Les indications données à votre commission sur le futur plan militaire lui paraissent à peine rassurantes à ce titre.

Votre commission se résout à donner un avis favorable à la section marine du budget qui lui est présenté. Elle exprime le souhait que le Gouvernement donne à sa politique navale les moyens en rapport avec son importance au sein de sa politique militaire. En effet, si la dissuasion nucléaire nous assure la sécurité de notre territoire, elle ne constitue qu'un aspect de la politique navale ; la France a conclu des accords de défense avec d'autres États ; elle doit pouvoir intervenir partout si son intérêt l'exige. Ces missions demandent l'existence de forces

d'action extérieures d'emploi souple, rapide, dotées de bâtiments logistiques en nombre suffisant pour ne pas dépendre des quelques bases que nous possédons encore. C'est à la lumière de ces observations que votre commission, saisie pour avis, vous propose l'adoption des crédits consacrés à la marine pour 1970.

Monsieur le ministre d'Etat, je me permettrai maintenant d'envisager le cas, en souhaitant qu'il ne se réalise pas, où, par extraordinaire, un conflit éclaterait et où la France serait envahie par une puissance étrangère. Les forces nucléaires stratégiques n'ayant pas été employées, le territoire français serait envahi par des forces ennemies classiques. Je le répète, il s'agit d'une supposition et j'espère qu'elle ne se produira jamais.

A ce moment-là, monsieur le ministre, tout le territoire serait occupé par l'ennemi. Or, les sous-marins nucléaires, eux, seraient libres et, comme force de dissuasion, ils peuvent être sensationnels, car ils peuvent sortir et émerger en n'importe quel endroit des mers et des océans et menacer l'envahisseur en l'obligeant tout au moins à retirer ses troupes. C'est une dissuasion que j'estime au moins aussi importante que celle des fusées. A mon avis, elle aurait des chances de sauver le pays dans le cas d'une invasion que j'espère bien improbable.

Cela prouve qu'indépendamment des engins nucléaires de dissuasion de l'armée de terre et de l'armée de l'air, les engins de dissuasion de la marine qui sont excessivement mobiles, qui peuvent émerger et tirer de n'importe quel endroit sans que l'ennemi s'en doute, peuvent être précieux et que nous ne devons pas les négliger. C'est pourquoi votre commission vous demande d'adopter le budget de la marine. (*Applaudissements.*)

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

M. André Monteil, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Monsieur le ministre d'Etat chargé de la défense nationale, l'état d'esprit des assemblées parlementaires, au moment où elles s'approprient à examiner les budgets militaires, me paraît semblable à celui d'un simple particulier qui doit régler le montant de son assurance. Quand le sinistre paraît éloigné, il est dur d'acquiescer sa police. C'est sans doute pourquoi, au cours de vos différentes interventions et conférences de presse, vous avez pris un soin tout particulier à montrer que le volume des crédits militaires était strictement limité et que, par rapport à d'autres pays comparables, le budget militaire français n'était pas excessif. Ses 27.190 millions représentent, avez-vous dit, 17,6 p. 100 des dépenses de l'Etat — c'est-à-dire le pourcentage le plus faible, toutes proportions gardées, depuis cent ans — 3,5 p. 100 ou 4 p. 100 du produit national brut, selon que l'on calcule d'après les normes françaises ou les normes O. T. A. N.

Eh bien je voudrais vous dire qu'à notre avis, le fait que le volume des crédits militaires soit plus ou moins important, en valeur absolue ou en pourcentage, par rapport au produit national brut ou par rapport au budget général, ne constitue en soi ni un mérite, ni une tare.

Deux critères permettent d'apprécier un budget militaire. Le premier concerne son bon rendement. Les crédits sont-ils utilisés au mieux ? Je dois dire que, sur ce point, mon expérience prouve qu'il y a encore foisonnement des études, goût de la sophistication, difficulté à passer du stade de la conception à celui de la production industrielle, lourdeur des infrastructures et des états-majors et une assez grande inefficacité bureaucratique.

Mais, en ce domaine, monsieur le ministre, le programme que vous vous êtes fixé nous paraît acceptable. Vous avez la réputation d'être un bon gestionnaire et les têtes de chapitre que vous avez indiquées nous paraissent convenables : bien choisir les programmes d'équipement et s'y tenir, bien administrer l'appareil militaire, perfectionner l'instruction.

Le second critère, le plus important, concerne l'efficacité des crédits eu égard aux objectifs qu'ils visent à atteindre. Permettent-ils de remplir les missions assignées aux forces armées, c'est-à-dire garantir dans la paix l'intégrité du territoire et la liberté des citoyens, fournir une assistance aux pays avec lesquels nous avons passé des accords de défense, assurer le soutien des intérêts politiques de la France dans le monde ?

Je voudrais ouvrir une parenthèse car, dans cette enceinte, j'ai souvent entendu parler des dépenses productives et des dépenses improductives et j'ai cru comprendre que parfois on assimilait les dépenses improductives aux dépenses inutiles. Les dépenses productives sont celles qui sont créatrices de richesse économique et d'équipements pour la nation. Mais si

l'on voulait éliminer du budget de l'Etat tous les chapitres qui ne correspondent pas à cette définition, il faudrait éliminer beaucoup de choses. Il y a des dépenses qui sont productrices de justice, par exemple celles qui sont consacrées aux anciens combattants, à l'aide sociale, et je pourrais multiplier les exemples. Et puis, il y a les dépenses que nous étudions ce soir, qui sont productrices de sécurité et qui, si elles répondent à leur définition, sont pour le pays une assurance de survie et de liberté.

C'est de ce point de vue qu'il convient de les apprécier et, ce faisant, monsieur le ministre, nous sommes conduits à porter sur elles un jugement à la fois de caractère technique et de caractère politique. C'est ce dernier aspect qui m'intéresse tout particulièrement à ce point de mon intervention. Il concerne les principes, la doctrine, la stratégie, dont l'appareil militaire constitue l'expression et le moment est bien venu de poser ces interrogations.

En effet, nous allons aborder la dernière année du deuxième plan d'équipement militaire; on peut donc faire un bilan des deux premiers plans couvrant plus d'une décennie et, d'autre part, nous vivons dans une période de grandes mutations sur le plan politico-militaire au moment où les Européens s'interrogent sur les conséquences d'un dégagement éventuel des Américains d'Europe et à l'heure où ils se préparent à affronter un large débat sur les chances et les conditions de la sécurité européenne.

C'est vous dire, monsieur le ministre, que je ferai tout d'abord une analyse rapide de la structure du budget pour 1970 et du bilan du deuxième plan d'équipement militaire. Puis, j'essaierai de procéder à une étude critique de notre politique militaire à laquelle je me permettrai, bien modestement, d'opposer quelques conceptions qui ne sont pas en tous points différentes des vôtres, mais qui représentent peut-être quelques amodiations, et, en conclusion, j'essaierai précisément de voir s'il n'y a pas une convergence entre ce que nous croyons nécessaire à la sécurité de notre pays et ce que le gouvernement responsable envisage de son côté, compte tenu des mutations historiques dans lesquelles nous sommes engagés.

Pour parler de votre budget, j'aimerais dire tout d'abord ce qu'il devrait être : le rattrapage des retards enregistrés au cours des premières années du plan et l'amorce du III^e Plan qui couvrira la période 1971-1976. Les rigueurs financières font qu'il n'est ni l'un ni l'autre. Une fois de plus, il s'agit d'un budget d'attente, de transition, c'est-à-dire un budget qui ne permet pas d'atteindre tous les buts que le Gouvernement s'était fixé. Nous voyons réapparaître dans les explications gouvernementales les formules traditionnelles que sous les différents républiques nous avons vu invoquer : réduction, retard, étalement. Mais à l'intérieur de ce budget la rigueur est inégalement répartie. Les forces nucléaires stratégiques conservent la priorité des priorités et les forces conventionnelles sont, une nouvelle fois, et plus encore que par le passé, sacrifiées. Quelques exemples : En ce qui concerne l'armée de l'air, un certain nombre d'études fondamentales pour l'avenir sont ralenties. Le nombre des Jaguar de la deuxième tranche est limité à 71 alors que les besoins complémentaires s'élevaient à 100. Pour la marine, une seule opération est prévue : la mise en chantier de la troisième corvette. Il semble que l'on ait ajourné *sine die* la construction d'un sous-marin de haute performance. Enfin, pour l'armée de terre, la cadence à treize par mois des chars A. M. X. 30 ne permettra pas la modernisation en temps utile de nos forces de manœuvre. Quant à la défense opérationnelle du territoire à laquelle il faut, dans les circonstances présentes, attacher une extrême importance, elle ne connaîtra en 1970 aucun progrès appréciable.

Je voudrais, monsieur le ministre, mes chers collègues, ouvrir une brève parenthèse concernant le rapport des forces stratégiques et des forces conventionnelles, car ce serait une erreur de croire que les unes sont moins indispensables que les autres. Comme vous l'ont dit tous les rapporteurs, la dissuasion forme un tout et la mise en œuvre des forces nucléaires stratégiques exige un environnement de forces conventionnelles.

M. Coudé du Foresto, dans son remarquable rapport, a montré l'évolution qui était intervenue dans la pensée stratégique du Gouvernement. Il nous souvient d'une époque où nous faisons la stratégie de la pauvreté de nos moyens. Nous ne disposions que d'une force nucléaire de la première génération fondée sur des bombardiers *Mirage IV*, en foi de quoi nous avions mis toute notre confiance dans ce que j'appellerai la stratégie anti-villes ou anti-cités fondée sur l'emploi éventuel, massif et immédiat, de la force stratégique. Or, au fur et à mesure que vous avez pénétré dans cette logique nucléaire compliquée, vous avez compris qu'une force nucléaire stratégique doit d'abord être protégée, qu'ensuite il est nécessaire de reconnaître l'adversaire, de sonder ses intentions réelles et, par une élévation progressive

de la mise, de l'obliger à révéler ses intentions profondes. C'est ainsi qu'on est parvenu à une certaine conception française de la riposte graduée.

Une dissuasion réussie, c'est-à-dire une dissuasion qui évite le conflit, aboutit à l'équilibre de la terreur. Il est probable que les conflits de l'avenir revêtiront des aspects où les forces nucléaires seront sans emploi.

M. Pierre de Chevigny, rapporteur pour avis. Souhaitons-le !

M. André Monteil. Je cite sans développer les différentes formes d'agression dans lesquelles un pays de l'importance de notre pays peut se trouver plongé : l'agression économique, l'agression psychologique et culturelle. Quand viendra le temps des satellites qui pourront disposer d'un monopole de l'information, peut-être les grandes nations parviendraient-elles à dépersonnaliser la nation, à aliéner les citoyens de leur identité nationale par une forme de propagande et de mise en condition intensive. Et surtout, la forme la plus vraisemblable d'un conflit dans la situation d'équilibre nucléaire, c'est la pression politique et militaire appuyant de l'extérieur la subversion intérieure.

Voilà pourquoi, mes chers collègues, les forces conventionnelles ne sont pas moins indispensables à la défense que les forces nucléaires stratégiques.

Alors, si nous faisons le bilan du deuxième plan d'équipement militaire, que pouvons-nous conclure ? Pour les forces stratégiques, les seules qui soient opérationnelles sont celles de la première génération basée sur les avions *Mirage IV* porteurs de la bombe du type A. Les engins sol-sol-balistique-stratégique dont le nombre a été réduit de 27 à 18, soit deux escadrons au lieu de trois, seront opérationnels en 1971. Quant à la force de la troisième génération, les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, on prévoit que le *Redoutable* sera opérationnel en 1971, le *Terrible* en 1972 et le *Foudroyant* en 1974. S'agissant des *Mirage IV*, même valorisés par leur aptitude au vol à basse altitude, peut-on dire que cette force assure par son seul effet dissuasif la sécurité du territoire national ? Ni la bombe, ni le vecteur ne sont à la mesure d'un arsenal nucléaire moderne. Pour les engins S. S. B. S., leur effet dissuasif sera limité à la fois par la nature de leur tête nucléaire, leur nombre et surtout leur portée, entre 2.500 et 3.000 kilomètres. Quant aux sous-marins nucléaires, lorsque nous en aurons trois, c'est-à-dire en mettant les choses au mieux en 1974, cette force ne permettra guère, en raison des rotations et des carénages, que d'avoir un sous-marin en permanence disponible et capable de prendre à son compte les objectifs assignés.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Monsieur Monteil, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. André Monteil. Monsieur le ministre, je veux bien que vous m'interrompiez, mais je dois vous dire que j'ai pris toutes mes précautions auprès des techniciens pour pouvoir procéder à cette affirmation.

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

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Il n'y a pas, en effet, de décalage dans les faits entre ce que vous exposez avec talent et précision et la réalité des choses. Je ne crois pourtant pas que l'analyse présentée par le président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées que vous êtes correspondre à la vue politique qu'il convient d'avoir.

Il est tout à fait normal que les techniciens et surtout les dirigeants souhaitent disposer de forces armées prêtes à faire la guerre demain. Mais nous, hommes politiques, que nous soyons hommes de gouvernement ou parlementaires, nous devons formuler des hypothèses politiques fondées sur le lien entre l'observation de la réalité, les perspectives de notre diplomatie et nos projets à l'égard des forces armées.

Lorsque vous expliquez que les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins seront opérationnels en 1973, puis qu'il en viendra d'autres, vous justifiez une politique fondée, à tort ou à raison, sur l'idée que l'ensemble de notre appareil militaire doit être en mesure de faire la guerre demain. Cette idée, nous ne l'avons pas plus aujourd'hui qu'en 1960. Ce que nous demandons à la nation, c'est de s'associer à un effort permanent en faveur de notre appareil militaire, avec le souci de le moderniser dans le futur.

Ce que vous expliquez et qui est l'expression exacte de la vérité — c'est pourquoi je me suis permis de vous interrompre — c'est, en réalité, l'éloge d'une vue politique à long terme et le refus de considérer que le budget de chaque année doit être établi en vue de donner à une armée tous les moyens de se battre cette année-là. Si tel était le cas, il n'y aurait plus de discussion budgétaire, économique ou financière. Il faudrait, toutes affaires cessantes, bloquer toutes les dépenses civiles en faveur

des crédits militaires ; mais, encore une fois, notre appareil militaire et notre politique se situent dans une vue d'ensemble à long terme. Ce que vous dites est parfaitement exact, mais je le tire à profit alors que vous semblez le tirer à critique.

(M. Alain Poher remplace M. André Méric au fauteuil de la présidence.)

Présidence de M. Alain Poher.

M. André Monteil. Veuillez attendre la suite de mon exposé, monsieur le ministre, pour savoir comment je vais interpréter les indications irréfutables que je viens de produire. En tout cas, je vous remercie d'être intervenu car cette interruption a créé un peu de diversité. Vous êtes comme moi très attaché au régime parlementaire et nous préférons — n'est-il pas vrai ? — le dialogue à une succession de monologues.

Je me dois d'indiquer — je fais appel aux souvenirs de mes collègues de la commission — que vous avez déjà fait cette objection et que j'ai essayé, sans doute imparfaitement, de vous répondre.

A ce moment de mon intervention, je voudrais réfléchir quelques secondes sur une thèse que les gouvernements, au cours des années passées, ont souvent invoquée pour expliquer qu'en dépit de son caractère limité notre armement nucléaire avait une valeur considérable.

C'est la thèse de la dissuasion proportionnée. Certes il y a une grande part de vérité, mes chers collègues, dans cette thèse. Etant donné deux pays pourvus d'un arsenal nucléaire, supposons que l'un d'eux puisse détruire trente fois son adversaire ; si j'ose dire, c'est vingt-neuf fois de trop. Si l'adversaire ne possède qu'un arsenal capable de détruire deux fois l'autre, c'est une fois superflue.

Par conséquent, dans cette mesure, si l'on s'installe dans la logique nucléaire, il n'y a pas, comme dans la guerre classique, un rapport mathématique exact de forces. Ce n'est par X divisions contre Y divisions ; ce sont des forces tellement importantes qu'effectivement la dissuasion peut s'exercer en dépit d'un certain déséquilibre.

Mais où je voudrais corriger la thèse de la dissuasion proportionnée, c'est qu'il y a quand même un seuil. Quand les deux pays en cause présentent une telle différence, que l'un, le plus faible, peut produire des dégâts considérables chez l'autre, mais ne pas le réduire à néant, tandis que le plus puissant a la capacité de vitrifier son adversaire, je dis que la dissuasion, même proportionnée, ne joue pas, car il y a un seuil en deçà duquel un des joueurs, le plus démuné dans le poker atomique, est toujours perdant. C'est quand la crédibilité de l'initiative ou de la riposte automatique est pratiquement inexistante. De quoi servirait l'arme atomique, mes chers collègues, à l'égard d'une action politico-militaire caractérisée par une intervention extérieure au moyen de forces conventionnelles appuyant une tentative de subversion interne ?

Les rapporteurs, avec beaucoup de talent, ont établi un bilan des résultats du deuxième plan dans le domaine des forces classiques. Le distingué rapporteur de notre commission en ce qui concerne l'armée de l'air, M. Taittinger, a eu ces phrases terribles dans leur rigueur : « L'armée de l'air n'aura reçu fin 1970 qu'un peu plus des deux tiers de l'ensemble prévu par la deuxième loi cadre... Au total, au cours de ces dix dernières années, le volume global de nos avions de combat aura été réduit de 50 p. 100, alors que la République fédérale d'Allemagne aligne 20 p. 100 de plus d'avions que la France, la Suède et la Pologne le double. »

En conclusion, M. Taittinger indique dans son rapport écrit, que je vous invite à lire, que si les dotations concernant la troisième loi de programme sont inférieures à 22 milliards en autorisations de programme et à 20 milliards en crédits de paiement pour le titre V de la section air, « une récession grave menacera le secteur aéronautique et paralysera le développement de nos forces aériennes ».

En ce qui concerne la marine, M. Boin vient de vous montrer que les constructions pourtant réduites qu'avait prévues la loi programme votée en 1964 ont subi des amputations. Il y a dans son rapport un passage auquel je vous renvoie qui concerne le vieillissement de la flotte. On estime que, à partir de 1975, 15.000 tonnes disparaîtront tous les ans et M. le rapporteur, dans son rapport écrit, conclut à l'exigence de doter le titre V du budget de la marine de crédits beaucoup plus importants si l'on veut échapper à cette décadence, ou bien alors il faudra renoncer aux missions qui avaient été assignées à la marine nationale.

L'armée de terre est-elle au moins mieux pourvue ? La loi programme avait prévu la construction de 900 chars A.M.X. 30

durant la période couverte par le II^e Plan. 832 seulement ont été financés dont 143 à 60 p. 100 et, s'il n'y a pas de nouveau retard, 486 seront achevés au début de 1971. On peut estimer que la modernisation de nos divisions de manœuvre subira un retard de deux ans et demi.

Quant à la défense opérationnelle du territoire, 26 régiments squelettiques à trois compagnies, on peut considérer qu'elle est hors de proportion avec les tâches qui lui incombent.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale a, très loyalement, reconnu cette situation et il ne cesse d'affirmer — je suppose qu'il le fera encore tout à l'heure — que le budget de 1970 ne peut servir de base aux évaluations de la période couverte par le III^e Plan et qu'il va falloir envisager un effort beaucoup plus considérable.

J'ai essayé de faire cet effort d'évaluation et je l'estime, monsieur le ministre d'Etat, aux environs de 3 milliards et demi pour le titre V.

Or, il apparaît douteux que le pays puisse accroître, dans des proportions notables, la part de ses ressources consacrées aux dépenses militaires. En 1971, la France sera encore convalescente du point de vue économique et financier.

Alors, je me demande si le Gouvernement ne s'est pas enfoncé dans une impasse en raison de certains effets de la politique militaire qui prévaut depuis un certain nombre d'années et dont, monsieur le ministre, vous avez affirmé avec force la continuité quand vous avez dit, dans votre conférence de presse du 12 novembre : « Tout l'effort à venir se situera dans la ligne des efforts passés. Je dis cela pour ceux qui ne sont pas les partisans ou qui n'ont pas été les partisans de la politique suivie au cours des dix dernières années. »

Cette politique militaire, comment la définir ? Très brièvement, j'indiquerai les principes sur lesquels elle repose. Le premier, c'est que la France doit garantir seule ou, en tout cas, ne peut compter que sur elle pour garantir la sécurité de son territoire. Elle peut participer accessoirement — l'adverbe est de vous, monsieur le ministre — au maintien de la sécurité européenne. Mais le problème de sa sécurité n'est pas lié indissolublement et nécessairement à celui de ses partenaires de l'Alliance atlantique.

Cette politique est l'expression de notre volonté d'indépendance. Il s'agit de garder les mains libres, de ne pas se lier par des engagements contraignants et automatiques au sein d'une alliance, de maintenir sa liberté d'appréciation et de décision, ce qui d'ailleurs entraîne chez les partenaires beaucoup d'incertitude sur la solidité de l'engagement français. C'est ce principe qui explique le retrait de l'O. T. A. N. intervenu en 1966.

Et l'instrument d'une telle politique est nécessairement la force de frappe strictement nationale. La France est capable d'assurer grâce à elle sa propre dissuasion. De là vient l'option qui a été faite de réaliser le plus vite possible — j'allais dire tout de suite — dans n'importe quelles conditions et à n'importe quel prix, la force nucléaire stratégique.

L'aboutissement de telles conceptions a été la définition d'une stratégie baptisée « tous azimuts » par celui qui l'a décrite, le regretté général Ailleret. Cette stratégie tendait à situer la France dans le monde comme une espèce d'îlot exposé à des périls pouvant surgir de n'importe quelle direction, sans référence au temps, ni aux données géographiques, ni à la conjoncture politique, ni bien entendu enfin à nos alliances.

Alors je voudrais, si vous me le permettez, adresser quelques critiques à cette thèse.

Dans le monde actuel, comment croire qu'un pays de la dimension du nôtre puisse prétendre assurer seul sa sécurité ? A nos yeux, la sécurité de la France est indissolublement liée à celle de l'Europe occidentale. Imagine-t-on une hypothèse où la France serait menacée et non l'Allemagne, ni l'Angleterre ? Ou bien au contraire une situation où l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre seraient impliquées dans un conflit en Europe qui ne concernerait pas la France ? S'il est une hypothèse tout à fait accessoire, c'est bien celle où la France seule ferait l'objet d'une menace. En réalité, s'il y a une menace, elle est globale ; elle ne pourrait consister qu'à faire basculer l'Europe occidentale et donc la France dans un camp dont elle ne veut pas car elle y perdrait ce qui fait le prix de la vie, c'est-à-dire la liberté.

C'est pourquoi, pour notre part, de l'analyse de la situation, nous tirons la conclusion qu'à une menace globale ne peut répondre qu'une parade collective.

Je voudrais vous dire, monsieur le ministre, que nous partageons votre souci quant à l'indépendance. Mais où se situe l'indépendance et comment y parvenir dans la société moderne ? Certes, nous n'acceptons pas plus que vous un abandon de la souveraineté au profit d'un autre pays, si grand et si ami soit-il.

Mais nous pensons qu'un pays n'a jamais que l'indépendance de sa puissance et que la puissance, nous ne pourrions réellement l'obtenir qu'en acceptant des limitations de souveraineté, non pas au profit d'un autre pays, mais au profit d'une communauté d'intérêts, de conceptions politiques, d'idéal humain, en l'occurrence une communauté politique européenne. (*Applaudissements sur certaines travées à gauche, au centre et à droite.*)

La stratégie tous azimuts suppose qu'il n'existe pas de menace privilégiée, que la nation doit exercer sa dissuasion vis-à-vis d'un danger pouvant surgir de n'importe quel point du monde, abstraction faite de toute analyse de la situation politique et de toute référence à un idéal de civilisation.

Alors permettez-moi de vous dire que si telle était la situation, je serais amené à parler de l'inaptitude de nos forces stratégiques au « tous azimuts » et à vous demander quels sont les objectifs justiciables des Mirage IV ravitaillés en vol, des S. S. B. S. d'une portée de 2.800 à 3.000 kilomètres et du trio de sous-marins qui sera opérationnel en 1975.

En réalité, si l'on veut aller dans la voie du « tous azimuts », on s'engage, comme vous le disait tout à l'heure M. Coudé du Foresto, dans un engrenage redoutable. Il faut envisager des engins intercontinentaux, puis les missiles antimissiles, puis les engins à têtes multiples, puis, le cas échéant, les satellites porteurs de charges nucléaires. Bref, il faut se lancer dans une course aux armements atomiques tout à fait incompatible avec nos possibilités financières, économiques et technologiques. La preuve, c'est qu'au moment où nous sommes, les deux super-grands à Helsinki, en dépit de leur avance dans le domaine scientifique et de leur potentiel énorme sur le plan économique, trouvent la tâche harassante et discutent pour parvenir à une limitation de leurs armements stratégiques.

Dans leur état actuel, ou prévisible, ce serait une illusion de croire que nos forces nucléaires stratégiques ont une valeur absolue, qu'à elles seules elles assurent notre sécurité. Je ne suis pas de ceux qui minimisent l'importance des armes nucléaires. En vérité, le rôle de nos forces nucléaires stratégiques est très important : c'est de donner autorité à la France dans l'élaboration des décisions stratégiques, c'est de permettre à notre pays de jouer un rôle dans le processus de dissuasion, mais à une condition, qu'elles prennent leur place comme élément d'un système de défense collective.

Et pour déterminer quelle doit être notre politique militaire, je voudrais, mes chers collègues, en quelques instants, essayer de réfléchir avec vous sur le problème de la menace. Car la défense nationale, cela coûte très cher ; et si l'on construit une défense, c'est pour répondre à une menace et non pas pour constituer je ne sais quel instrument du jeu politique.

L'Europe est-elle encore, au moment où nous sommes, affrontée à une menace ? La menace dont les peuples et les gouvernements d'Europe occidentale avaient eu une conscience aiguë au cours de la période stalinienne et à l'égard de laquelle ils avaient réagi en 1949 en adhérant au pacte de l'Atlantique Nord s'est peu à peu estompée au cours de ces dernières années. C'est un fait que dans l'opinion publique, la détente paraît maintenant une donnée acquise, ce qui incite à se bercer de l'idée qu'elle durera toujours.

Certes la menace est moins aiguë qu'il y a vingt ans à l'époque du blocus de Berlin. Pourtant rien, ni personne ne peut garantir que la situation dans laquelle nous nous trouvons doit durer toujours. Le statu quo en Europe est pour le moment assuré par l'équilibre des deux grands. Mais cet équilibre peut se modifier. L'Europe reste au surplus un continent divisé soumis aux contrecoups des événements qui se déroulent, non seulement dans l'ensemble du monde, mais plus près de nous, dans cette zone particulièrement sensible que constitue le bassin méditerranéen.

C'est pourquoi les événements de l'été 1968 — le deuxième coup de Prague — et le renforcement de la puissance militaire soviétique en Méditerranée ont constitué un réveil douloureux et un sujet de réflexion pour beaucoup qui acceptaient d'un cœur léger le déperissement de la défense commune, la crise de l'O. T. A. N., voire sa disparition prochaine.

Il ne faut pas conclure des événements actuels que la politique de coexistence pacifique avec l'Est est désormais impossible. Mais cette politique doit aller de pair avec une politique de prudence.

La détente n'est pas un substitut de la sécurité, mais un complément. C'est le relâchement de l'effort de défense commune qui, réveillant chez l'interlocuteur des tentations ou des illusions, ferait courir les plus grands risques à la paix. Pour notre part, nous pensons que l'Alliance atlantique est toujours nécessaire à la survie et à la sécurité de l'Europe occidentale.

M. Pierre de Chevigny, rapporteur pour avis. Très bien !

M. André Monteil. Ce qui demeure toujours valable après vingt ans d'expérience, c'est la conception d'une parade commune à une menace globale, c'est la mise en place en temps de paix et en dehors des périodes de crise des dispositifs adéquats, c'est la substitution aux improvisations hâtives du passé d'une riposte automatique et préparée, c'est enfin l'économie des moyens.

En revanche, la situation de l'Europe occidentale par rapport aux Etats-Unis a beaucoup changé depuis 1949, tant sur le plan de la puissance industrielle que du développement technologique ou des possibilités financières. Il faut reconnaître que la faiblesse relative de l'Europe au sortir de la deuxième guerre mondiale avait entraîné au sein de l'alliance une suzeraineté de fait, sinon de droit, au profit des Etats-Unis. Et vous voyez que je vais apporter provisoirement de l'eau à votre moulin, monsieur le ministre d'Etat.

Dans les critiques françaises du système intégré, il y a une vérité incontestable, c'est que l'intégration ne concerne que les forces conventionnelles. La puissance stratégique constituée par les forces nucléaires est sous la seule responsabilité du président des Etats-Unis et malgré les efforts développés pour associer peu ou prou les partenaires de l'O. T. A. N. à la stratégie nucléaire, notamment par la constitution du comité de planification nucléaire, il est de fait que la décision appartient en fin de compte au seul partenaire le plus puissant : les Etats-Unis d'Amérique.

Quinze doigts sur la détente, c'est enlever à la dissuasion tout son caractère de crédibilité et d'efficacité. Mais un seul doigt sur la détente, c'est créer au sein de l'Alliance une inégalité de fait, celle du chevalier et de ses valets d'arme et accepter la mise en tutelle de l'Europe occidentale.

Cette situation suscite parmi les nations d'Europe des craintes justifiées pour plusieurs raisons. Premièrement, les armes nucléaires modernes ont un tel effet de destruction que l'on peut légitimement croire qu'un pays, si fidèle soit-il à ses engagements, hésitera à déclencher le feu nucléaire tant que sa survie ne sera pas en cause. Deuxièmement, s'il est vrai que l'Amérique a été durant les vingt dernières années le garant le plus sûr de la sécurité de l'Europe, cependant, les conséquences d'une entente avec l'Union soviétique que nous voyons chaque jour se dessiner, une certaine évolution des esprits, enfin, consécutive aux échecs subis au Viet-Nam, ne nous permettent pas de prévoir à coup sûr l'avenir ni d'exclure la reconnaissance d'un certain isolationnisme américain.

Il faut ajouter que les Européens éprouvent quelque inquiétude sur les conditions de mise en œuvre de la stratégie dite de « riposte flexible » en cas d'agression en Europe.

Enfin, la dignité comme l'intérêt des Européens exigent qu'ils assurent au premier chef les charges de leur propre sécurité. Sinon, ils ne participeront pas d'une manière décisive aux conversations et aux négociations politiques qui pourraient s'engager. Le dialogue Etats-Unis—Union soviétique risquerait alors de se faire sans eux et contre eux.

Que concluons-nous de tout cela, monsieur le ministre ? Nous concluons qu'il faut donner une dimension européenne à l'effort de défense et, si vous le permettez, pour ne pas paraître un rêveur, nous distinguerons le long terme et le court terme. J'ai remarqué d'ailleurs que le général Gallois, avec lequel j'ai eu l'occasion de rompre quelques lances au cours de ces dernières années, dans un article qui a paru ces jours derniers dans la nouvelle revue *Preuves*, retrouvait un certain nombre d'idées que j'avais moi-même émises à cette tribune avec peu de succès, je dois le dire.

Le long terme, c'est la fédération européenne. Tenter de fonder l'Alliance atlantique sur les deux piliers égaux, le pilier américain et le pilier européen, résoudrait le problème de l'équilibre à l'intérieur de l'Alliance et rendrait plus crédible la dissuasion puisqu'il y aurait une sorte de régionalisation des forces nucléaires et une double autorité de décision. Mais la fédération européenne n'est pas pour demain. Remarquez, monsieur le ministre, qu'elle permettrait de résoudre le problème de l'Allemagne car, s'agissant de l'éventuel réarmement nucléaire de l'Allemagne, je n'ai entendu que deux réponses jusqu'à présent. L'une sous forme de boutade : au cours d'une conférence de presse, comme on interrogeait le général de Gaulle sur la question, il répondit : « Bah ! Charbonnier est maître chez soi ! » Beaucoup ont conclu qu'il admettait la possibilité d'un réarmement national de la République fédérale. Je sollicite peut-être le sens de cette boutade. Et puis, il y a votre réponse à vous, monsieur le ministre, et qui est celle-ci : « Mais il y a les accords de Paris ». Eh bien, c'est une protection illusoire. Si le Gouvernement français croit que, seule, la possession d'une arme nucléaire nationale peut garantir la sécurité, comment croire que les Allemands s'interdiront à jamais d'adopter la même solution que la France ?

Le problème serait plus facile à résoudre si l'on parvenait à une fédération européenne. Cette fédération européenne, partenaire égale des Etats-Unis, ne pourrait renoncer aux armes les plus modernes que dans la mesure où le monde s'engagerait sans hésitation dans la voie du désarmement général et contrôlé. Dans le cas contraire, il serait impossible à l'entité européenne d'accepter la souveraineté nucléaire de son partenaire américain, cependant qu'elle se verrait confinée dans la possession des armes conventionnelles. Mais cela, c'est l'avenir lointain vers lequel, je l'espère depuis hier, le Gouvernement va marcher d'un pas à la fois prudent et rapide.

Pour ce qui est du court terme, et en attendant la fédération, il faut développer la coopération. Le problème de la sécurité est un de ceux qui nous font souhaiter ardemment que la Grande-Bretagne puisse adhérer à la Communauté européenne dans les perspectives d'un développement politique du Marché commun. La France et la Grande-Bretagne ont un rôle essentiel à jouer dans la défense commune de l'Europe. En effet, nos deux pays n'ont pas à supporter le poids d'un passé récent et la méfiance que peuvent développer chez certains peuples européens les responsabilités encourues dans le déclenchement de la seconde guerre mondiale.

Ni la France ni la Grande-Bretagne ne sont susceptibles de présenter une revendication irrédentiste quelconque. Ni l'un ni l'autre de nos pays a intérêt à une modification des frontières telles qu'elles sont sorties du conflit. Enfin, nos deux pays sont les deux seuls pays nucléaires de l'Europe occidentale.

C'est ce qui apparaît dans l'article du général Gallois que je citais tout à l'heure. Une coopération nucléaire franco-britannique est-elle possible ? Le général Gallois, qui passe pour être expert, répondait en distinguant bien entendu soigneusement ce qu'il appelle « le pool de l'emploi », c'est-à-dire le problème de la décision politique et le « pool des moyens », c'est-à-dire le problème de la constitution de l'instrument.

En attendant d'obtenir cette coopération dans le domaine nucléaire, peut-être pourrait-on utiliser l'U. E. O. pour mieux harmoniser nos politiques de défense, pour obtenir, enfin, la standardisation des armements.

Enfin, monsieur le ministre, dernier problème : la France a quitté l'organisation intégrée de l'O. T. A. N. Je n'aurai pas la cruauté de vous demander ce qui se serait passé pour notre sécurité si notre geste avait été exemplaire et imité par les autres partenaires occidentaux de l'Alliance. Je ne vous demande pas, au nom de mon groupe, de rappeler — ce serait d'ailleurs peine perdue — nos alliés américains sur leurs anciennes bases. Mais il faut que la France multiplie les arrangements techniques pour qu'il y ait une bonne coordination entre nos forces et celles de nos alliés et pour que nous cessions de représenter une incertitude dans le dispositif général de défense.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. La France ne représente pas une incertitude, monsieur le président.

M. André Monteil. Vous allez voir, monsieur le ministre, que mes critiques sont plus optimistes qu'elles ne pourraient sembler car je voudrais poser cette question : peut-on espérer une évolution de notre politique militaire dans le sens que je viens d'esquisser ? Eh bien, je crois qu'on peut l'espérer parce que c'est dans la logique de l'évolution qui se manifeste dans notre politique étrangère. Une Europe européenne indépendante suppose bien évidemment une institution militaire commune de défense. Et puis, nous serons poussés dans ce sens par des impératifs économiques et financiers, ceux que je signalais tout à l'heure au cours de mon exposé. Nous y serons aussi poussés par les événements politiques qui démontrent l'absurdité de la stratégie « tous azimuts » et la nécessité d'établir des priorités dans l'évaluation des menaces ainsi que des choix dans l'organisation de la parade.

Vous serez aussi amené à préciser, dans le sens que j'ai dit, votre doctrine à la suite des réflexions que vous ne manquez pas de faire — que vous faites — sur les conséquences de la dissuasion nucléaire en ce qui concerne les formes les plus vraisemblables que revêtiront les conflits dans l'avenir.

J'ai cru, depuis quelques mois, noter quelques indices : l'article du général Fourquet, notre chef d'état-major des armées, dans la revue *Défense nationale* de mars 1969, le discours de M. le Président de la République sur le poids du facteur moral, sur l'importance de la nation armée dans la stratégie, sur le rôle de l'esprit de défense dans le mécanisme de dissuasion. Et vous-même, monsieur le ministre, je le sais, vous comprenez que la forme la plus vraisemblable de la guerre moderne est sans doute la pression politico-militaire appuyant une subversion interne et vous désirez intensifier la mise sur pied de la défense opérationnelle du territoire. C'est hier, je crois, qu'à Rouen vous avez eu des paroles que pour ma part j'approuve quand vous avez dit : « On a parfois une tendance à penser que la force nucléaire

est capable, à elle seule, d'assurer la sécurité du pays. C'est une erreur ; la technique ne remplace pas la volonté nationale d'avoir une armée issue du peuple. »

Nous souhaitons, monsieur le ministre, mes chers collègues, que cette prise de conscience s'accélère et se précise. La pire chose dans les années à venir serait que le désengagement américain, s'il intervient, laisse une Europe divisée, désemparée et impuissante, objet des tentations pour un bloc militaire et idéologique, intact et puissant. (*Applaudissements sur de nombreuses travées, sauf sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, depuis que j'ai quitté, voici bientôt douze ans, le beau titre de sénateur, il m'est arrivé, à diverses occasions et à divers titres, de monter à cette tribune. Je l'ai fait comme Premier ministre et je relisais tout à l'heure les paroles qu'en cette qualité j'ai prononcées lorsque j'ai défendu devant cette assemblée le premier programme à long terme. M. de Chevigny s'en souvient puisque, à ce moment-là, il m'a apporté son concours.

Je suis venu par la suite, comme ministre de l'économie et des finances, défendre à quatre reprises budgets et collectifs. Puis, l'an dernier, comme ministre des affaires étrangères, j'ai déjà eu le plaisir de répondre au président Monteil.

Lorsque je relis les propos que j'ai tenus en ces différentes occasions je constate que je n'ai pas toujours rencontré un très grand succès devant cette haute assemblée. Mais je constate aussi que je me suis toujours exprimé avec franchise, répondant par là d'ailleurs à la franchise que les orateurs de toutes les formations politiques ont également apportée aux débats.

Me voici maintenant en charge des armées, affirmant — je le dis à M. Héon — pour l'essentiel une continuité qui me paraît l'expression de l'intérêt national pour ce qui concerne notre défense, mais, si vous le permettez, considérant que ces problèmes militaires doivent être traités sur l'ensemble des travées de cette assemblée, avec le seul souci des intérêts de la patrie, en apportant au moins une ouverture d'esprit égale...

M. Gustave Héon, rapporteur spécial. Je ne doute pas de la vôtre.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. ...à la fermeté dont je compte faire preuve dans la défense de mes convictions comme de celle — je le dis à M. Monteil — de la politique militaire suivie depuis 1958.

Mon propos sera divisé en trois parties, étant donné l'importance du budget et des rapports qui ont été présentés. Je répondrai, d'abord et avant tout, aux excellents rapporteurs de la commission des finances, ensuite, comme certains orateurs me l'ont demandé, je dirai quelques mots sur les perspectives, et enfin, je terminerai, comme j'en avais l'intention, mais le dernier discours m'oblige à le faire avec plus de précision, sur les problèmes de notre politique militaire, plus exactement des liens entre notre diplomatie et notre organisation militaire.

A propos du budget, je dois avouer à MM. Coudé du Foresto, Héon, Bayrou, de Chevigny, Taittinger, Boin et Armengaud, qu'ils m'ont fait passer une mauvaise fin d'après-midi et un mauvais début de soirée, car, en écoutant ces énumérations de francs, d'hommes, d'hectares, de bâtiments, d'avions, j'ai pu mesurer mon ignorance ; mais j'essaierai, si je dois venir d'autres années défendre ce budget, d'être à la hauteur de leur science.

Ce budget, d'un montant de 27.190 millions de francs, me conduit à faire cinq constatations.

La première, c'est que cette somme représente à peu près tout notre effort militaire — le véritable chiffre est peut-être même inférieur.

On a souvent fait allusion à la crainte selon laquelle, à l'intérieur des budgets civils des crédits militaires se trouveraient, je ne dis pas camouflés, mais présentés de telle façon qu'ils laisseraient planer un doute sur l'ampleur de notre effort militaire. Je tiens à rassurer la haute assemblée dans la mesure où elle désirerait l'être.

On peut trouver, hors du budget militaire, un certain nombre de dépenses que, dans d'autres pays, on mêle aux dépenses militaires. Notre budget des charges communes comporte notamment les crédits concernant les pensions des anciens militaires qui, dans certains pays, sont assimilés aux dépenses militaires. Nous avons, d'autre part — M. Coudé du Foresto le sait mieux que personne — dans le budget du commissariat à l'énergie atomique, au titre de Marcoule et pour le plutonium, une très faible somme, qui va d'ailleurs en diminuant et dont on peut dire qu'elle a un aspect militaire puisque, pour une part, ce plutonium sert à notre effort militaire.

Réserve faite de ces deux exceptions, il n'y a pas dans notre budget d'autres dépenses que celles qui sont fixées à 27.190 millions, auxquelles je ne veux même pas ajouter les quelque 7 millions du secrétariat général de la défense nationale, car les dépenses de ce dernier ne touchent guère qu'à la protection civile ou à la mobilisation économique, que l'on ne peut pas considérer comme liée à notre effort de défense militaire.

Au contraire, à l'intérieur de ce budget figurent les crédits de la gendarmerie, dont j'ai entendu parler avec abondance d'une manière tout à fait justifiée à la fin de l'après-midi. Or, ces dépenses qui, pour une part, ont un caractère militaire, sont considérées dans d'autres pays, étant donné la variété des missions de la gendarmerie, comme des dépenses civiles.

Dans ces conditions, ces 27.190 millions peuvent être et sont d'ailleurs considérés par tous les statisticiens des pays étrangers qui étudient notre budget avec attention comme l'expression de l'effort financier de la nation et, sur ce point, je souhaite que le débat ne s'ouvre plus sur ce faux problème.

J'ajoute que lorsque j'étais ministre de l'économie et des finances, avec M. Messmer, alors ministre des armées, j'ai décidé que l'ensemble de l'administration militaire serait l'une des premières, sinon la première, à appliquer à la préparation du budget les procédés de rationalisation des choix budgétaires qui permettent un examen meilleur pour le Gouvernement et une critique meilleure pour le Parlement, et d'une manière générale, une vision à long terme des dépenses de personnel et de matériel. Dès que cette rationalisation des choix budgétaires, qui fait des progrès, pourra aboutir à une présentation — peut-être dès l'an prochain, au moins à titre de document de travail, en aurez-vous l'expression — vous aurez la confirmation du fait que les dépenses militaires françaises se trouvent devant un budget, un seul budget, dont le total correspond à la réalité. Voilà pour ma première observation.

Deuxième observation : il a été dit, mais je tiens à le répéter, que ce budget correspond à 17,6 p. 100 de l'ensemble du budget et que cette proportion est la plus faible qui ait été enregistrée dans aucun budget depuis cent ans. Ni la III^e, ni la IV^e, ni la V^e République n'ont présenté un budget où les dépenses militaires représentent un si faible pourcentage.

Je l'ai dit en commission : il ne faut pas prêter à ce calcul plus d'importance qu'il n'en a. En effet, depuis cent ans, notamment durant les vingt dernières années — il est bon de le savoir — les dépenses de l'Etat ont connu un développement considérable, en particulier pour tout ce qui concerne l'éducation nationale, l'agriculture, l'aide sociale, et dans ces conditions, toute comparaison est assez largement injustifiée.

Le vrai calcul est celui qui a été fait par différents orateurs, notamment MM. de Chevigny et Coudé du Foresto ; il doit être fait par rapport au revenu national. Or, le revenu national de la France étant calculé tel qu'il l'est maintenant depuis 1967, la proportion est un peu inférieure à 3,5 p. 100. Cela justifie des préoccupations à bien des égards, car, comme je l'ai rappelé devant l'Assemblée nationale, quand on fait le tour des pays de puissance moyenne, on s'aperçoit que par rapport à leur revenu national nous sommes dans une situation qui n'est pas des meilleures.

En d'autres termes, et j'y reviendrai, le budget de 1970 est un budget qui représente, pour l'ensemble de la défense nationale, une baisse de pourcentage qui traduit le fait que, pour 1970, la nation ne consacrerait qu'une part certainement trop réduite de son revenu à ce qui représente la préparation de sa défense.

La troisième observation qui a été faite et sur laquelle il est bon que je revienne, c'est que pour la seconde fois — alors que de 1962 à 1968, l'effort inverse avait été fait — le budget qui vous est présenté comporte un titre III, la partie Fonctionnement, qui est légèrement supérieur au titre V, consacré à l'investissement.

Sur ce point, bien entendu, comme je l'ai dit notamment devant le groupe de travail de la commission des finances, l'observation attentive du budget montre d'ailleurs que cette répartition est encore moins favorable du fait qu'il y a, à l'intérieur du titre V, des dépenses qui, à bien des égards, sont des dépenses de fonctionnement. Nous avons, avec le budget de 1970, un budget militaire où l'investissement a été sacrifié par rapport aux dépenses de fonctionnement et de personnel ; cela est indubitable.

Quand on analyse ce titre III — et ce sera ma quatrième observation — on s'aperçoit — cela a été également dit en fin d'après-midi — que l'ensemble des dépenses de personnel en représente plus de 70 p. 100 et que, dans ces conditions, le fonctionnement n'intervient que pour 27 p. 100, d'où certaines difficultés en matière de carburant telles qu'elles ont été exprimées par divers rapporteurs.

D'où vient ce fait ? Etant donné ce qui a été dit, je tiens à y répondre. Ce budget, avec ses caractéristiques strictes, fait aux dépenses de personnel une part particulièrement importante. En effet, on y trouve, au titre des personnels, des crédits qui correspondent, d'une part, à l'amélioration générale de la fonction publique, au relèvement de l'indemnité pour charges militaires et, d'autre part, à l'amélioration des emplois des catégories C et D appliquée en première étape, au personnel sous-officiers notamment. Pour ce personnel, il s'agit du rattrapage de trois points, suite de ce qui a été fait et prélu de la poursuite ; de la prime de qualification des officiers brevetés ; enfin et surtout, de la majoration de plus de 6 p. 100 de l'ensemble des salaires du personnel ouvrier des établissements de l'armée.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le titre III ait pris cette importance.

Enfin, pour ce qui concerne le titre V, je n'ai rien de spécial à ajouter à ce que vous savez, sinon qu'il représente, pour 1970, 2 p. 100 d'augmentation sur le titre V du budget en cours. Compte tenu de la hausse des coûts, cette opération se traduit, en fait, par une diminution.

J'ajoute — et je remercie les rapporteurs, en particulier le président Monteil, d'y avoir fait allusion — que, malgré cette situation, il n'y a pas eu rupture pour ce qui concerne l'essentiel de nos programmes. S'il est vrai que j'ai fait appel à un vocabulaire bien connu en parlant « d'étalement » ou de « retard », il n'empêche que pour les grands problèmes et les études qui peuvent commander le troisième plan à long terme, il n'y a pas eu de renoncement, ce qui représente un effort lorsqu'on connaît l'état du budget.

Que conclure après cette rapide analyse des chiffres à laquelle je viens de me livrer ? Que le budget de 1970 est l'expression de l'action tentée par les forces armées pour prendre leur part — importante — à l'effort conjoncturel rendu nécessaire par les circonstances.

Je suis, comme tous ici sans doute, persuadé qu'on ne bâtit pas une défense nationale et des forces armées sur une économie en mauvais état, qu'il est indispensable, en 1970, de mener notre effort selon des règles exigeant une stricte politique budgétaire.

Le budget des forces armées est un budget de conjoncture et il ne s'agit pas d'un budget de reconduction. En effet, quand on constate notamment la réapparition nécessaire des crédits pour la campagne du Pacifique ou quand on voit certains crédits d'études indispensables que nous avons établis pour la suite, on se rend compte que c'est, en réalité, moins un budget de reconduction que certains budgets civils, que c'est un budget où des sacrifices importants ont été exigés pour obtenir que le budget de 1970, le budget de l'Etat, le budget de la nation, se présente dans des conditions satisfaisantes eu égard aux exigences économiques.

Je le dis avec d'autant plus de force que ce chiffre de 27.190 millions représente moins le résultat de discussions ou d'arbitrages qu'un examen de ce qu'il était possible de réaliser à ce titre et qui a été agréé par le Premier ministre et le Président de la République tel que je l'avais demandé.

Mais cela m'a été demandé et je le fais bien volontiers — le fait que le budget de 1970 soit un budget de reconduction a pour conséquence qu'il n'est pas la base de départ, pour prendre un terme militaire, du troisième plan à long terme. Cette base de départ se situe incontestablement au début de cette année, quand le général de Gaulle a fait établir le projet de budget. Le chiffre total auquel il était arrivé aurait donné, je pense, une plus grande satisfaction aux membres de cette haute assemblée, mais il avait été calculé en fonction de l'idée qu'en 1970 il fallait rattraper quelque peu le retard de l'année précédente et faire en sorte que le présent budget pût constituer une bonne base de départ du troisième plan.

La situation ne le permet pas et l'on considère — nous aurons l'occasion d'en débattre dans le courant de l'année prochaine — que ce troisième plan doit être établi en tenant compte, notamment, des deux considérations suivantes :

La première, c'est que l'ensemble des dirigeants de la nation, Gouvernement et Parlement, doivent prendre conscience qu'on ne calcule pas tant le budget de la défense nationale selon des pourcentages — ainsi qu'on le fait pour d'autres budgets. Le budget de la défense nationale doit être calculé en fonction de la priorité politique que l'on donne au maintien de l'instrument militaire pour la défense de nos libertés. Deuxièmement, comme il faut lier le plan à long terme au développement de notre production, c'est en fonction de la croissance de notre production et eu égard à cette croissance que le troisième plan à long terme doit pouvoir se développer.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que je tenais à dire, en résumé, pour présenter ce budget. Je n'ai pas à en dire davantage car, pour l'essentiel, les chiffres et les indications vous ont été parfaitement donnés par les rapporteurs de la commission des finances.

J'en arrive au second point de mon intervention. Plusieurs orateurs m'ont invité à parler de certaines perspectives. Je vais le faire en considérant d'ailleurs que, dans le courant de l'année 1970, vous aurez au moins deux débats — compte non tenu du débat sur le budget militaire : un débat sur le recrutement et un débat sur le plan à long terme.

Un mot concernant le service militaire. Il a été annoncé — et je le répète — que les intentions du Gouvernement sont les intentions qu'avait déjà le Gouvernement précédent. M. Messmer l'avait déjà indiqué en pointillé : la durée normale du service militaire sera ramenée à douze mois. Pourquoi cette décision ? La décision vient de la situation générale, c'est-à-dire que la France se trouve dans une situation de paix, les perspectives sont heureusement des perspectives de paix et dans les préoccupations actuelles de la France, l'essentiel est de faire en sorte que les jeunes soient au travail productif dans les meilleurs délais possibles. Cette constatation a d'ailleurs une seconde conséquence : un effort a déjà été entrepris pour faire en sorte que l'âge d'incorporation soit abaissé. Je ne dissimule pas que ces deux règles, le service de douze mois et une incorporation plus précoce, comportent des conséquences qui, d'ailleurs, seront l'objet du débat. En effet, à partir du moment où le service n'est que de douze mois, le régime des permissions, des dispenses, des affectations rapprochées exige autant de modifications. Ces douze mois doivent être bien remplis, alors que le service de seize, dix-sept ou dix-huit mois permet un certain nombre de faveurs. Il y a donc des différences dont nous discuterons. Il est également vrai que l'appel à un âge plus jeune fait que la grande question des sursis se trouve posée en des termes qui exigent des solutions.

L'ensemble de ces problèmes sera évoqué devant vous au début de l'an prochain de telle façon que la décision puisse être prise de fixer le service à douze mois à partir de la fin de l'année prochaine.

Le deuxième point concerne les problèmes de personnel, officiers, sous-officiers et je dois dire que si je les évoque et si je me considère, au sein du Gouvernement et devant le Parlement, comme devant en parler, c'est que les personnels militaires n'ont pas pour se défendre les organisations syndicales. Le maintien en bon état moral et physique des personnels de l'armée dépend du ministre, du Gouvernement, du Parlement, c'est-à-dire de la conscience de tous les dirigeants de la nation. Les soucis des officiers, des sous-officiers, ou simplement des gradés, posent des problèmes à l'ensemble des citoyens et il est de notre devoir d'apporter des solutions.

Pour ce qui concerne les officiers — et hier, à Rouen, la question m'a encore été posée — je tiens à dire qu'il n'est pas et qu'il ne sera pas dans les intentions du Gouvernement de proposer une loi de dégageant des cadres alors même que les effectifs de certains promotions, résultant de la situation des années passées, peuvent poser des problèmes. Tout dégageant des cadres serait inopportun et je le répète encore une fois pour que ce soit bien entendu.

Je souhaite qu'à cette session vous puissiez être saisis du projet de loi que la commission compétente de l'Assemblée nationale a approuvé voici quelques jours et aux termes duquel l'effort qui a déjà été fait depuis quelques années pour permettre à des officiers en cours de carrière, par une orientation, par une organisation des études, de trouver le cas échéant une carrière civile, que cet effort dis-je sera amplifié et développé.

Ce sera là une opération permanente, limitée d'ailleurs, mais qui vient en complément de l'affirmation que je tiens à faire qu'il n'y aura point de loi de dégageant des cadres.

Le problème des sous-officiers préoccupe à juste titre plusieurs membres de la commission de la défense nationale. Il m'en a été parlé par écrit et oralement. Là aussi, répondant à l'un des rapporteurs, je lui dirai que le plan dit de rattrapage continuera comme il a été prévu et qu'au cours des quatre prochaines années le personnel non officier bénéficiera de la suite de ce plan dit de rattrapage et des mesures qui ont été prises quasi-contractuellement avec les organisations de fonctionnaires à propos des personnels de la catégorie C et D. Ces deux certitudes, rattrapage et obligation du contrat de cinq ans, feront qu'au cours des prochains budgets il y aura, chaque année, une amélioration sensible de la situation militaire des personnels non officiers.

Un mot maintenant pour répondre, comme je l'ai fait à différentes reprises, sur ce problème du prêt qui n'est pas négligeable. Sans constituer le prêt le plus bas de toute l'Europe, les 50 centimes qui sont aujourd'hui alloués — qu'on d'autres avantages puissent les accompagner — ne sont pas

suffisants dans les perspectives des prochaines années. Je n'ai pas besoin de dire que c'est un problème simplement budgétaire. Il a été prévu — je l'ai dit en conseil des ministres — que le doublement de ce prêt devra être envisagé. Le problème est de savoir s'il pourra l'être en une fois ou par étapes. Je crois pouvoir affirmer en tout cas que si cette dernière solution est retenue, la première étape aura lieu dans le budget de l'année 1971.

Le sort des personnels de carrière est certainement dans les perspectives des prochaines années l'un de nos principaux soucis qui ont d'ailleurs été rappelés ici aujourd'hui. Parmi les autres questions évoquées, j'en choisirai deux, car ce sont effectivement les plus importantes, à savoir, d'une part, le problème immobilier et, d'autre part, celui des établissements industriels et d'une manière générale de l'ensemble des industries qui travaillent pour la défense nationale et sont directement intéressées par le budget des armées.

Pour ce qui concerne les problèmes immobiliers, je voudrais dire à M. Héon que les phrases qu'il a prononcées sur un des aspects de cette politique d'échanges compensés en application de l'article 75 méritent plus de nuance. Je veux dire que l'article 75 de la loi de finances pour 1965, qui était en vigueur pour cinq ans, a été l'occasion pour l'ensemble des forces armées et pour le ministre de l'époque, M. Messmer, de faire un effort considérable. Je l'ai dit au groupe de travail de la commission des finances, et je tiens à le dire publiquement, du 1^{er} janvier 1966 au 1^{er} janvier 1970, c'est-à-dire pendant les cinq ans de l'application de ce texte, l'armée aura vendu un immeuble par jour. C'est vous dire l'effort qui a été fait.

Comment cela a-t-il été possible ? Parce que le produit de ces ventes de biens appartenant aux forces armées, au lieu d'aller se perdre dans l'ensemble des recettes de l'Etat, est allé directement aux recettes de l'armée et a permis que pût correspondre à une vente déterminée un effort d'investissement. Dans certains cas, les forces armées se sont trouvées, en présence de la vente ou de l'échange d'un terrain, dans l'obligation de dépenser des sommes assez importantes pour la reconstitution à l'identique. Il est vrai que, dans ces cas, il a été demandé une somme qui correspondait à la reconstitution à l'identique. Mais je tiens à faire deux observations : d'une part, dans de nombreux cas, il n'y a pas eu obligation de reconstitution à l'identique et les prix n'ont pas été ce que paraît craindre comme règle générale M. Héon ; d'autre part, par un acte arbitraire, justifié ou non, il est souvent arrivé au ministre de descendre au-dessous des exigences légitimes des responsables administratifs.

M. Gustave Héon, rapporteur pour avis. Merci pour les collectivités locales !

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je ne dis pas que cet arbitraire joue toujours dans le bon sens. (*Sourires.*)

Il y a un second problème que j'ai également évoqué devant la commission et qu'il est bon de répéter publiquement. Parlant notamment de la gendarmerie, mais également d'autres besoins des armées, un des rapporteurs a fait ressentir à quel point les casernements militaires devraient être modernisés. Ce point est capital.

Lorsque les casernes étaient construites il y a trente ans ou même encore il y a vingt ans, les jeunes garçons venant des faubourgs des villes ou de la campagne, en entrant dans ces casernes, voyaient une amélioration de leur habitat. Aujourd'hui, étant donné ce que sont le développement et l'amélioration de l'habitat, les jeunes gens arrivant à la caserne voient au contraire un abaissement de leur condition. C'est là un sentiment qui ne peut pas ne pas frapper, mais qui exige de telles modifications, une telle modernisation de nos casernes, qu'on ne peut envisager là qu'un plan à long terme.

Les états-majors sont très conscients que le problème de casernement est un problème aigu, la vente ou l'échange de biens appartenant à l'armée, dont il vous sera demandé par ce budget même de prévoir la prolongation ou la possibilité de prolongation, doit servir dans mon esprit, dans le vôtre aussi, j'espère, à faire en sorte que ce plan à long terme de la modernisation de l'habitat militaire se déroule rapidement.

Le problème de l'industrie a été évoqué par plusieurs orateurs, notamment par M. Taittinger, et c'est un problème dont la gravité, souvent, n'est pas soupçonnée. En effet, une industrie travaillant pour la défense nationale voit son avenir assuré ou menacé selon les possibilités de son budget. Et, à cet égard, notre situation n'est pas tellement différente de celle de la plupart des autres Etats et même dans les grands pays, les industries aéronautiques, les industries atomiques, les industries de l'informatique ne se sont développées qu'à la mesure des commandes militaires.

A cet égard, cela n'a pas été un des moindres mérites de la politique suivie depuis 1958. L'effort qui a été fait pour la force nucléaire stratégique, notamment, est une des causes

directes sinon la cause unique du développement de certaines activités industrielles qui font que dans certains domaines la France se trouve, pour des industries de pointe, dans une situation excellente. En d'autres termes, le budget des armées, notamment le budget des forces nucléaires stratégiques a eu un impact industriel considérable.

Le problème qui est posé et auquel d'une manière ou de l'autre on se trouve confronté à chaque instant, c'est le suivant : il ne faut pas aller à l'extrême, il ne faut pas considérer que l'armée est responsable des plans de charge aussi bien des établissements industriels de l'Etat que de l'industrie privée, car on risquerait d'aboutir à fabriquer des matériels ou à construire des bâtiments uniquement pour répondre à un besoin de plans de charge.

Croyez bien — je le dis pour répondre à ce qui a été dit cet après-midi — que les états-majors et moi-même, nous sommes parfaitement sensibles à la responsabilité sociale qui repose sur le budget des forces armées. Mais, en même temps, je suis bien obligé de rappeler que les besoins des armées l'emportent et que, s'il faut prendre des mesures de reconversion, le cas est éclatant, s'agissant des poudres et d'autres domaines, on ne peut inscrire au budget des armées des commandes et des investissements qui n'ont d'autre objet que d'éviter des reconversions ou de maintenir des situations acquises.

C'est pourquoi il est capital que l'ensemble de l'industrie de la défense nationale, qu'il s'agisse d'établissements d'Etat ou d'industries privées — c'est une nécessité pour le présent et pour l'avenir — ait un secteur civil et, en même temps, travaille pour l'exportation.

Ce problème est bien vu par l'industrie aéronautique, car les possibilités y ont été grandes mais, en réalité, il joue pour toutes et, dans les recommandations que nous pouvons être amenés à faire aux industries privées, dans les décisions que nous pouvons être conduits nous-mêmes à prendre en ce qui concerne les établissements industriels dépendant de nous, ces préoccupations concernant une orientation, au moins partielle, vers le secteur civil et une compétitivité quant aux exportations sont désormais essentielles.

En effet, le budget des forces armées ne peut pas être à ce point tributaire des plans de charge qu'à un moment donné, si une difficulté apparaît, on modifie — comme cela est arrivé — des plans d'investissement, non pas en fonction des besoins de l'armée, mais d'une situation régionale ou d'une situation sociale.

Tout en restant parfaitement conscient de cette exigence d'ordre économique et, par conséquent, d'ordre social qui pèse sur ce budget, il est capital de bien voir que les priorités sont d'abord militaires.

Voilà quels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les problèmes de demain. Nous aurons encore une fois l'occasion d'en parler, notamment si nous abordons la question du service militaire au cours de ce débat. Tout ce que je viens de dire concernant la situation des personnels, la politique immobilière et la politique industrielle forme l'infrastructure du troisième plan à long terme, dont nous avons commencé l'étude, parallèlement à celle du VI^e Plan de modernisation économique.

C'est la première fois que l'on trouve ainsi, la même année et pour à peu près la même durée, l'étude par le Gouvernement et la discussion par le Parlement du plan à long terme militaire et du plan de modernisation économique. Il est tout à fait normal que l'étude soit faite en regardant l'un et l'autre de ces plans, et j'en ai été d'autant plus d'avis qu'au cours des années passées j'avais toujours mis en avant le grand problème de leur comptabilité, mais il est clair, et ce sera une responsabilité gouvernementale et une responsabilité parlementaire, que le problème des priorités politiques jouera. S'il est tout à fait normal qu'un certain nombre d'exigences qui font la structure du VI^e Plan aient leur incidence sur le troisième plan militaire à long terme, car on ne peut demander à la nation de dépenser plus qu'elle ne compte donner à l'ensemble de ces investissements civils et militaires, il n'en demeure pas moins que les exigences de la permanence de la défense nationale devront être conçues de telle façon que, le cas échéant, c'est le plan de modernisation qui devra tenir compte des impératifs du III^e plan à long terme pour les forces militaires.

A ce moment, nous aurons donc l'occasion de discuter, sur une durée de cinq ans, des problèmes de personnel comme des problèmes d'investissement.

J'en arrive maintenant à la troisième partie de mon propos. La commission des affaires étrangères et la commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale se sont réunies et m'ont demandé de faire un exposé dont le titre était : « stratégie et diplomatie », dont certains orateurs, depuis M. Coudé du Foresto en fin d'après-midi jusqu'au président Monteil ce soir, ont fait le thème de leur intervention. Même si mes conclusions diffèrent de celles des rapporteurs, je suis tout à fait conscient que ni un gouvernement ni un parlement ne peuvent et ne doi-

vent discuter d'un budget militaire sans se poser des problèmes de politique. Pour les hommes d'une certaine génération, c'est d'ailleurs là une exigence autant morale que politique.

Si j'évoque les discussions qui ont pu avoir lieu au Sénat de la III^e République entre 1930 et 1940, je ne doute pas que l'on ait bien souvent constaté la parfaite qualité de notre appareil militaire. Les crédits n'ont guère manqué et gouvernement et parlement se sont souvent mis d'accord, qu'elles qu'aient été les majorités au cours de ces dix années, pour un appareil militaire dont on ne discutait point la qualité. L'on pourrait trouver dans des déclarations d'hommes politiques comme de chefs militaires que nous avons alors la première armée d'Europe. Mais il s'est trouvé, hélas ! que cette première armée d'Europe était dans une curieuse situation : d'une part, c'était une armée conçue en fonction d'une stratégie défensive alors que, d'autre part, pendant des années et avec des majorités différentes, la diplomatie mettait la France dans la position d'avoir à intervenir en priorité pour tout autre chose que la défense de son territoire, et je n'ai pas besoin d'ajouter que les problèmes de la technique moderne, c'est-à-dire de la capacité des blindés ou de la capacité de l'aviation, avaient été écartés.

Je suis entré dans la vie politique comme collaborateur de M. Paul Reynaud et mes premières connaissances de technique militaire datent des conversations entre lui et le colonel de Gaulle. M. Paul Reynaud était un des rares hommes politiques — il n'était pas le seul — qui, dans les années qui ont précédé 1940, aient exposé, sans grand succès, à la tribune de la Chambre des députés que cette « première armée de l'Europe » était hors d'état de remplir les engagements diplomatiques que nous avions pris et que, par ailleurs, elle était probablement fort inadaptée en raison de la forme que pouvait prendre une menace.

Les préoccupations dont on s'est fait l'écho cet après-midi et ce soir ne peuvent donc pas ne pas être des préoccupations des hommes de notre génération. Faire en sorte que notre appareil militaire, autant qu'il se peut — dans l'action il y a toujours des contradictions — soit conforme à nos engagements et, d'une manière générale, à notre stratégie diplomatique et à nos possibilités ; en même temps — sur ce point ne renouvelons pas les erreurs qui ont été faites — qu'il soit conçu en fonction de ce que doit être aujourd'hui la capacité technique d'une arme.

La question que nous sommes tous en droit de nous poser est celle de savoir si, d'une part, notre politique militaire est en contradiction avec notre politique diplomatique et si, d'autre part, notre instrument militaire est conforme aux exigences et aux réalités, non pas de 1970, mais de 1980, de 1990 ou de l'an 2000, comme je me suis permis de le dire tout à l'heure en interrompant, avec sa permission, M. Monteil.

Prenons ces deux points : notre diplomatie et la réalité technique avec ses conséquences.

Quelle est l'orientation de la politique extérieure de la France ? Il m'est arrivé de le dire en diverses occasions — non pas seulement en qualité de ministre des affaires étrangères mais de ministre de la défense nationale tellement cette exigence me paraît fondamentale — la politique de la France est fondée sur la volonté de maintenir la paix pour ce qui la concerne et de coopérer avec tous les efforts de paix, soit qu'il s'agisse de maintenir la paix, notamment en Europe, soit qu'il s'agisse, à la mesure de ses moyens et de son influence, de travailler à la solution des conflits qui pourraient survenir ou des conflits qui existent.

Quelle est notre politique ? Elle consiste d'abord, comme je l'ai toujours répété, à être de bons alliés de l'Alliance atlantique et le problème de l'intégration, sur lequel je reviendrai, n'a rien à voir avec notre volonté d'être avec des alliés qui, nous le savons bien, ont besoin de nous comme nous avons besoin d'eux, au cas où pèserait une menace sur la sécurité de l'ensemble des nations du monde occidental.

La seconde orientation de notre politique, c'est la volonté marquée depuis quelques années, en raison de l'évolution des circonstances et des esprits, de non seulement favoriser la détente, mais encore de faire en sorte qu'avec l'Union soviétique s'établissent progressivement des rapports de compréhension et, le cas échéant, d'entente. Pourquoi ? Parce qu'il est bien clair que la situation de l'Europe avec toutes ses difficultés — aussi bien en ce qui concerne des frontières telles qu'elles sont que la situation de certains peuples tels qu'ils sont, qui représentent des dangers potentiels — ne peut être envisagée que dans la mesure ou l'ensemble des nations européennes, à l'Est et à l'Ouest, essaient progressivement de s'entendre, parce qu'il n'est pas possible d'imaginer certaines modifications à la carte de l'Europe telle qu'elle résulte de la seconde guerre mondiale s'il n'y a pas accord et un accord qui, par la force des choses, ne dépend pas des régimes politiques, des régimes sociaux, mais de la responsabilité des peuples de l'ensemble de l'Europe.

La troisième orientation — si je la cite en troisième lieu, c'est qu'il est tout à fait normal, quand on parle de paix, d'évoquer d'abord la grande puissance américaine et l'Alliance atlantique, ensuite l'Union soviétique et la détente — la troisième orientation, dis-je, qui n'est pas moins importante à nos yeux que les deux autres, c'est l'effort français, depuis qu'en 1945 le général de Gaulle, chef du gouvernement provisoire de la IV^e République, l'a proclamé sur la rive droite du Rhin, c'est l'effort français de réconciliation, puis d'association, voire de solidarité avec l'Allemagne, étant entendu que l'un des aspects, et non des moindres, de cet effort, c'est que les deux peuples soient suffisamment proches l'un de l'autre afin de participer ensemble, avec les autres voisins, à un effort de solidarité économique européenne et, peut-être, à une prise de conscience des intérêts fondamentaux de l'ensemble des problèmes européens, et d'abord des problèmes européens de l'Ouest.

Si vous ajoutez à ces trois orientations celles que nous avons bien connues au cours des épreuves des dix dernières années et qui ont été, afin d'éviter des conflits, ou de terminer des conflits cruels, ou d'éviter que des causes de conflit ne se révèlent, la double reconnaissance de l'indépendance des nations qui formaient l'empire colonial et de la nécessité pour nous, si elles le souhaitent, de coopérer avec elles, à la fois à titre de nécessité pour nous-mêmes et à titre d'exemple pour le reste du monde, vous avez là, en termes corrects, les orientations fondamentales de la politique diplomatique française tout entière, orientée vers une volonté de paix pour soi-même et de participation à la paix de l'Europe, à la paix des parties maritimes et continentales de l'Europe, voire, le cas échéant, de participation à l'effort général de paix.

Ces orientations ne sont pas les seules. Il y a des orientations diplomatiques qui ont pu avoir un certain éclat, notamment à propos du Viet-Nam. Je peux rappeler aussi, puisque la conférence à quatre, d'initiative française, sur le Moyen-Orient recommence, ce que nous avons fait pour montrer combien la poursuite du conflit entre Israël et les pays arabes pouvait avoir de gravité pour l'ensemble du monde méditerranéen.

Un autre point justifie une explication supplémentaire, c'est notre politique en matière de désarmement. Il est vrai que le Gouvernement français n'est pas représenté à la conférence de Genève ; il est vrai que le Gouvernement français ne vous a pas proposé la ratification du traité dit « de non-nucléarisation ». Cela veut dire que notre thèse n'est point une thèse théorique. Vous allez constater à quel point elle est concrète. Il n'y a point de désarmement tant que les très grandes puissances n'acceptent pas la destruction progressive de leurs stocks et l'interdiction de fabriquer de nouvelles armes sous contrôle international.

Quant aux conversations d'Helsinki — je l'ai dit il y a un an à la tribune des Nations unies et M. Maurice Schumann l'a répété à la même tribune, il y a quelques semaines — nous en souhaitons un heureux aboutissement, mais je demande à tous les sénateurs de lire les déclarations faites avant-hier par le président Nixon. Ces déclarations sont bien claires, il ne s'agit, en aucune façon, d'un désarmement, ni même d'une réduction des immenses arsenaux d'armes nucléaires. Il n'est question que d'une limitation de leur croissance dans des conditions qui éviteraient à l'U. R. S. S. et aux Etats-Unis de supporter de trop grandes dépenses. Cela ne relève pas d'un véritable problème de désarmement.

Notre thèse va plus loin et je demande à chacun d'entre vous d'y réfléchir. Nous avons toujours soutenu que le désarmement nucléaire devait être accompagné d'un désarmement conventionnel. Quel autre langage pourrions-nous tenir ? Le problème des armes nucléaires, dès aujourd'hui et probablement davantage au cours des prochaines années, c'est la défense des puissances moyennes contre les puissances qui peuvent mettre en action d'immenses bataillons.

Lorsque j'entends faire perpétuellement la différence entre forces nucléaires soviétiques et forces nucléaires américaines et dire : « Attention, voyez vos armes conventionnelles », je n'entends personne parler du nombre des divisions soviétiques et américaines en face du nombre des divisions françaises. Il n'y a pas seulement un écart en matière de force nucléaire, il y a un écart, qui est au moins aussi important du point de vue militaire, entre les capacités de mobiliser des hommes, si bien que, s'il devait y avoir disparition de tous les armements nucléaires, les difficultés, du point de vue de la capacité militaire, seraient les mêmes.

Dès lors, il est normal et légitime que notre thèse en matière de désarmement non seulement soit celle que j'ai exposée pour les armes nucléaires, mais affirme que le même contrôle et la même diminution doivent s'appliquer aux armes conventionnelles ; sinon le risque se poserait dans les mêmes termes.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, ce qui correspond à la réalité des dernières années du point de vue de l'orientation de notre diplomatie, de notre place dans l'Alliance atlantique, de notre volonté de détente en Europe, de notre effort de solidarité et d'association avec l'Allemagne au sein d'une organisation

européenne, notamment de notre effort en faveur des territoires africains et en particulier de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc parce qu'ils sont nos voisins de l'autre côté de la Méditerranée. Notre thèse en matière de désarmement correspond enfin à un objectif de paix.

Il ne suffit pas d'avoir une diplomatie ainsi orientée, quelque logique qu'elle soit. On ne prend part à des discussions sur la paix et, le cas échéant, on n'est écouté que dans la mesure où l'on a une politique de sécurité. La question qui se pose est de savoir si notre politique de sécurité est dans la ligne de cette politique diplomatique et je me permets d'y répondre affirmativement.

En effet, quel est le fondement de notre politique militaire ? C'est la dissuasion. Sur ce point, je voudrais que les mots soient employés comme ils doivent l'être. On dit volontiers — il m'est arrivé de le faire — que dissuasion signifie dissuasion nucléaire. En aucune façon ! La dissuasion est l'expression d'une politique militaire qui a pour objet de dissuader des adversaires, d'écartier la menace, qu'il s'agisse d'une menace telle qu'on ne puisse y répondre que par une force nucléaire, ou d'une menace à laquelle on peut répondre par des forces classiques, conventionnelles ou encore d'une menace à laquelle on ne puisse répondre que par une résistance armée sur le territoire.

Lorsqu'on parle de priorité donnée à la force nucléaire — cela est valable aussi bien pour les années qui viennent que pour les années passées — il s'agit d'une priorité imposée par l'infrastructure industrielle, le progrès technologique et la nécessité de tout faire pour avoir cette force nucléaire, dans une perspective qui n'était pas une perspective de menace en 1965, qui n'en sera pas une en 1970, mais parce que c'est celle d'une politique militaire à trente ou vingt ans. Je me permets, sur ce point, de renvoyer les orateurs aux discussions qui ont eu lieu au sujet de la première loi de programme.

Son objet était le suivant : il faut que la France ait, dans quinze ans, une force opérationnelle, de telle ou telle façon, mais étant bien entendu qu'il fallait une première génération au bout de huit ans, ce qui, à un an près, a été une réalité.

Si vous m'entendez prendre la parole, ici ou là, pour dire que, en ce qui concerne l'armement des forces de manœuvre ou de la défense opérationnelle du territoire, il est nécessaire d'y réfléchir, c'est en partie parce qu'au cours des dernières années, ayant réalisé en faveur de la force nucléaire des investissements considérables, nous nous trouvons — vous le constaterez au moment de la discussion du III^e plan et cela ressort déjà de ce budget — dans une situation telle que les dépenses pour la force nucléaire commencent à diminuer.

Nous entrons, en effet, dans une période où le centre du Pacifique est achevé, où le centre d'essais des Landes est terminé, où l'usine de Pierrelatte est construite, de sorte que l'ensemble des investissements qui ont pesé sur les deux premiers plans commencent à diminuer et nous permettent, à l'intérieur d'une certaine enveloppe, de marcher sur notre lancée.

Mais cette priorité financière n'est qu'une priorité financière. Elle n'a jamais été une priorité absolue considérée comme unique élément de notre conception stratégique. A aucun moment, sous la plume d'aucun chef militaire, ni d'aucun homme politique, vous ne trouverez une telle affirmation. Elle aurait été absurde.

Si notre capacité de dissuasion par la force de manœuvre ou par la défense opérationnelle du territoire repose, comme beaucoup d'orateurs l'ont dit et je les en remercie, à la fois sur la volonté de diriger et de se servir de l'instinct national de préservation et de résistance pour animer la dissuasion, cette capacité ne serait rien dans dix ou quinze ans s'il n'y avait pas ce sentiment que la France possède une force nucléaire de dissuasion.

A propos de cette force nucléaire de dissuasion, j'ai entendu ce soir, certes de la façon la plus cordiale, un certain nombre de critiques auxquelles je vais tenter de répondre.

M. André Dulin. Je me demande si vous êtes convaincu de ce que vous dites.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur Dulin, vous arriverait-il de ne pas être convaincu de ce que vous dites ? Ne me faites pas croire cela ! (Sourires.)

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, ne vous laissez pas troubler par M. Dulin !

M. André Dulin. Vous connaissez...

M. le président. Monsieur Dulin, vous n'avez pas la parole !

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Il y a deux manières de présenter des critiques en la matière : la première, dont M. Coudé du Foresto, avec beaucoup de subtilité, s'est fait l'interprète cet après-midi, et la seconde, dont M. Monteil, avec moins de subtilité, s'est fait le défenseur ce soir.

La première consiste à déclarer à propos de notre force nucléaire : « Comparez-là à celle des Etats-Unis ou à celle de

la Russie. Elle ne supporte pas la comparaison. Et regardez son coût : il est excessif. Il nous suffisait d'avoir des armes conventionnelles ».

Voici une réponse à cette argumentation : la force nucléaire française n'a pas l'ambition de soutenir la comparaison avec la force nucléaire soviétique ou américaine. Dans la conception stratégique de ces deux très grandes puissances, il n'y a pas seulement la dissuasion reposant sur leur immense territoire, il y a quelque chose de plus, la nécessité d'un équilibre entre elles. Dans cet équilibre, elles se livrent à la course à la superpuissance, qui aboutit aux conversations d'Helsinki.

Il est hors de doute que la France n'a aucune raison, ni aucun moyen de se mettre dans la ligne de cette politique des deux superpuissances. Celles-ci, ou bien souhaitent une sorte d'hégémonie mondiale, ou bien entendent qu'il n'y ait pas de force supérieure à la leur.

Notre force nucléaire de dissuasion a pour objet de voir comment on pourrait faire face à une menace sur le territoire français, soit seuls dans certains cas, soit avec d'autres nations en fonction de la menace.

Par ailleurs, le coût n'est pas excessif et, sur ce point, M. Coudé du Foresto a prononcé exactement les paroles qui convenaient. Comment ce coût serait-il excessif alors qu'on vous présente, depuis quelques années, des budgets régulièrement en diminution et que cette force nucléaire de dissuasion, par la régularité de sa mise en place, correspond au plan que nous avons établi ? J'ai cité des chiffres et je précise que — le conseil des ministres m'a autorisé à le répéter — de 1960 à 1975 nous aurons, en francs courants, dépensé 70 milliards de francs pour la force nucléaire stratégique et en francs constants à peu près 15 p. 100 de plus que cette somme. Cela représente bien, sur quinze ans, une somme parfaitement compatible avec notre capacité économique. D'ailleurs, M. Coudé du Foresto l'a reconnu. Mais, j'ai tenu à le répéter.

Je ne comprends pas bien l'argumentation qui consiste à dire : Peut-être ce but que vous vous êtes fixé correspond-il à ce que vous souhaitez, mais est-il compatible avec les possibilités de notre économie nationale et les armes conventionnelles n'en ont-elles pas pâti ? Je répondrai, ce qui résulte des propos déjà tenus, que dans les vingt années qui viennent nous ne savons pas quelle sera la différence entre l'armement stratégique nucléaire et les armements tactiques. D'ici quelques mois, nous allons doter notre première armée — on s'en est félicité — d'engins *Pluton* qui sont des engins tactiques nucléaires. Notre aviation deviendra également une aviation tactique à arme nucléaire.

Aurions-nous pu le faire, aurions-nous pu doter cette armée conventionnelle d'un tel armement, dont vous reconnaissez vous-même qu'il est le plus moderne et le seul qui lui donne une qualité opérationnelle, si nous n'avions pas fait un tel effort sur le plan nucléaire ?

Dans vingt ans, la distinction devra se faire entre les armements stratégiques et les armements tactiques et non plus entre les armes nucléaires et les armes conventionnelles. C'est l'essentiel, cela a été dit au cours des dernières années, mais nous arrivons au moment où la preuve en est administrée. Dès lors on peut dire : n'avez pas une politique de dissuasion — c'est une thèse — mais à partir du moment où vous dites : notre politique diplomatique, orientée comme je l'ai dit, suppose une politique de sécurité, cette sécurité suppose à son tour une dissuasion globale nationale. La première arme de cette dissuasion est un armement nucléaire car, si nous n'en disposions pas, nous nous trouverions dans la position d'autres nations dont l'armement tactique est installé sur leur territoire, mais dont elles ne peuvent se servir faute d'en posséder la clef.

Alors, il y a une seconde argumentation qui a été une fois de plus développée avec beaucoup de talent à cette tribune et qui consiste à dire : soit, il faut une force nucléaire, mais il est nécessaire qu'elle soit européenne. M. Monteil me met sur ce point dans une position difficile, dans la mesure où il distingue — je crois malgré tout que c'est un peu un artifice pour la politique — le moyen terme et le long terme.

Sur le long terme, on peut, en effet, tout dire et je n'ai aucune raison d'être en désaccord avec lui, car on peut parfaitement imaginer un moment où il y aura en Europe une autorité qui, appuyée à l'Est et à l'Ouest, au Nord et au Sud, par un soutien populaire égal, aura la capacité extraordinaire de décider de l'emploi de l'arme nucléaire au nom des Belges, des Hollandais, des Allemands, des Anglais, des Français, des Italiens. Mais alors, monsieur le président Monteil, il faut une unité d'objectifs politiques et un approfondissement de la solidarité. Si nous pouvons parfaitement dire qu'à long terme cela est possible, il n'en est pas de même dans les quinze années qui viennent.

Nous voyons déjà — et je parle là en toute objectivité — que pour ce qui concerne les objectifs, les vues ne sont pas tout à fait les mêmes. Avons-nous en Europe et dans ces pays européens que je viens de signaler la même vision du problème

méditerranéen ? En aucune façon. En ce qui concerne l'Europe de l'Est, avons-nous exactement les mêmes vues ou les mêmes moyens ? Non, les objectifs politiques et les objectifs essentiels pour une diplomatie comme pour une stratégie, ne sont pas les mêmes.

Par ailleurs, il est quand même tout à fait différent, monsieur le président, de se mettre d'accord sur le prix du beurre, sur des échanges agricoles ou des échanges économiques. Il est même relativement facile quoique ce soit déjà plus délicat, de se mettre d'accord sur des grandes orientations sociales. Mais à partir du moment où vous vous trouvez devant un problème qui est celui de la sécurité, de la dissuasion, celui de savoir si l'ensemble des peuples remet à une autorité et à une seule, ce droit extraordinaire de déclencher la guerre nucléaire, nous en sommes encore très loin. En France, comme aux Etats-Unis et comme en Russie, vous savez quelle est la solution, et la seule, qui pose d'ailleurs des problèmes difficiles à partir du moment où les armes tactiques viendront à côté des armes stratégiques. Nous considérons cela comme très grave et comme un tel lien entre notre politique diplomatique et notre politique de sécurité du territoire qu'il n'y a qu'une seule autorité qui peut disposer de cette arme et décider de son emploi : c'est le chef de l'Etat. Peut-être en est-il ainsi parce que l'on considère la manière dont il est élu, parce qu'on considère qu'il tient ses pouvoirs de la Constitution et parce qu'on considère qu'à travers le Gouvernement il peut avoir l'appui du Parlement. Par conséquent, lorsqu'il est devant sa seule conscience, celle d'un homme qui est l'expression de la nation, et cela en vertu de la tradition comme des institutions, il a la possibilité de mettre en cause le destin de la patrie.

Mais à quel moment et dans quel délai arriverez-vous à cette solidarité si étroite que l'on trouvera un président ayant suffisamment d'autorité, non seulement une autorité institutionnelle, mais une autorité populaire profonde pour pouvoir le cas échéant l'appuyer ? Il faut qu'on sache à l'étranger, à l'extérieur, que cet homme a cette capacité, sinon il n'y a pas de dissuasion.

La dissuasion exige qu'il y ait un homme, et un seul, ayant suffisamment d'autorité, en vertu de ce que représente la solidarité nationale, pour mettre en cause le destin de sa patrie. C'est-à-dire que la force de dissuasion européenne pose des problèmes d'une ampleur telle qu'ils peuvent être réglés sur le long terme, mais qui, sur le moyen terme, montrent bien où nous en sommes, d'autant plus qu'il existe deux grands problèmes, monsieur Monteil, que je vais rappeler rapidement mais qui évoquent, dans l'esprit de chacun de vous, une réalité : c'est la situation de la force nucléaire britannique et celle de l'Allemagne.

La situation de la force nucléaire britannique changera peut-être, mais la Grande-Bretagne a fait depuis les accords de Nassau un choix que vous connaissez et qui lie l'emploi de sa force nucléaire d'une manière très étroite à un système qui n'est point le nôtre actuellement.

Par ailleurs, je ne voudrais pas prononcer des paroles qui, à certains égards, pourraient paraître une répétition inutile de faits, mais je vous ai entendu avec surprise indiquer que les accords de Paris pourraient ne pas être appliqués. Nous avons signé et ratifié solennellement ici, et avec combien de problèmes, des accords de Paris qui substituaient à un impératif imposé à l'Allemagne, l'acceptation par le gouvernement allemand de renoncer à l'arme nucléaire.

Est-ce seulement une question de texte ? Est-ce seulement une question de passé ? En aucune façon, chacun le sent bien dans la situation de l'Europe à l'heure actuelle. S'il y avait le moins du monde une orientation contraire à celle des accords de Paris, tout ce que nous disons tomberait aussitôt et nous serions dans une situation toute proche d'une différence profonde...

M. André Monteil. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je vous en prie.

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

M. André Monteil. Monsieur le ministre, je vous remercie de me permettre de vous interrompre. Mais je ne voudrais pas que le Sénat reste sur l'impression que, en quelque manière, je voudrais encourager les Allemands à ne pas respecter les accords de Paris. Avec peut-être un peu de rapidité, car mon propos était déjà long, j'ai évoqué le problème de l'Allemagne.

Je faisais référence à un dialogue que nous avons eu devant la commission des affaires étrangères et de la défense parce que vous nous aviez dit à l'époque : il n'y a pas de véritable possibilité de dissuasion pour une nation en dehors de la possession de l'arme nucléaire. Je vous ai répliqué, monsieur le ministre : c'est très dangereux parce que si cela est valable pour la France, nos partenaires, nos voisins n'estimeront-ils pas que cette vérité première est aussi valable pour eux et cela posera des problèmes redoutables pour l'Europe. Vous m'avez simplement répondu : il y a les accords de Paris.

Ce que j'ai voulu indiquer du haut de cette tribune, c'est que si les Allemands avaient comme vous-même la conviction qu'il n'y a pas de survie pour eux en dehors de la possession de l'arme nucléaire nationale, les accords de Paris seraient — je le crains — une fragile barrière. (*Très bien! très bien! sur diverses travées.*)

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Monsieur le président, une longue histoire nous apprend, en effet, ce que valent les traités, mais la valeur de ces traités ressemble à la valeur des institutions, c'est l'expression d'une réalité politique et d'une tradition. Depuis que j'ai été élu sénateur, j'ai parlé à cette tribune dans le sens de la réconciliation du rapprochement, de la solidarité, de l'association avec l'Allemagne. Je l'ai dit comme sénateur, je l'ai dit comme premier ministre, je l'ai dit comme ministre de l'économie et des finances et comme ministre des affaires étrangères, et je le redis ici à cette tribune. Il n'empêche que, pour de longues années, la situation est ce qu'elle est et qu'elle est telle que, si d'une manière ou de l'autre — accord de Paris ou pas accord de Paris — il y a pour ce qui concerne notre voisine, l'Allemagne, pour ce qui concerne le pays avec lequel nous voulons avoir des relations privilégiées, la tentation de s'orienter dans cette voie, aussitôt la face de l'Europe est changée. Je me permets de dire qu'elle n'est pas seulement changée parce qu'il y aurait un réarmement national. Elle serait également changée si, à travers une certaine figure, il y avait le sentiment de la possibilité indirecte de posséder cette arme. Il peut se trouver que dans vingt-cinq à trente ans — avant ou après — les choses soient différentes. Elles sont ce qu'elles sont.

Pour ce qui concerne les problèmes militaires européens, s'agissant de coopération technique, je ne peux pas, à cette heure tardive, vous dire tout ce qui a été fait dans le passé ou ce qui pourrait être fait demain dans tel ou tel domaine de l'armement, même, le cas échéant, ce qui pourrait être fait dans d'autres domaines, y compris les études, les manœuvres en commun. Mais dès que l'on arrive à ce problème crucial, à ce problème dont on ne peut parler aujourd'hui autrement qu'avec une grande gravité, qui est celui de l'emploi de l'arme nucléaire, vous vous trouvez par la force des choses dans un système qui ne supporte pas une intégration, dans un système qui ne supporte pas, puisque notre dessein est la dissuasion, d'être enfermé dans un système politique qui pourrait faire croire à l'adversaire que nous hésiterions à nous en servir.

Dans ces conditions, parce que les réalités sont ce qu'elles sont — elles changeront peut-être dans le long terme — nous ne pourrions avoir de dissuasion nationale nucléaire, c'est-à-dire la possibilité de faire penser à l'adversaire que l'on ne servira de cette arme terrifiante, que dans la mesure où l'on saura que l'autorité qui pourra l'utiliser dispose non pas seulement par des institutions, mais par une tradition, par une solidarité profonde du pouvoir de se servir de cette arme terrifiante qui met en jeu le destin du pays.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget de 1970 est un budget de conjoncture. Cette discussion budgétaire tournée vers les problèmes immédiats laisse entiers, dans les perspectives de demain, divers problèmes de personnel, de matériel, d'armement, voire d'organisation qui seront évoqués dans le courant des mois prochains — à coup sûr pour certains d'entre eux, très probablement pour les autres — mais comme il était normal, il est bon de montrer par l'importance que l'on attache à un tel débat que la défense nationale, quelles que soient par ailleurs les idées différentes que l'on peut avoir sur les options stratégiques, représente un des éléments essentiels de la politique d'un Etat. Ma conviction est qu'avec toutes les imperfections qui résultent de toute œuvre humaine, particulièrement de toute œuvre politique, l'effort qui a été fait au cours des dernières années et qui sera poursuivi avec les modifications nécessaires au cours des prochaines années, correspond à cette très grande qualité d'avoir une politique extérieure et une politique militaire animées par le même esprit et ayant en vue le même objectif. Nous avons en face de nous l'exigence d'être un pays de paix, ce que la République a toujours été. Mais en même temps, nous avons l'obligation d'être fidèles à la leçon de tous les vieux républicains, qui consiste à penser qu'il n'y a pas de paix dans la liberté, s'il n'y a pas un effort de sécurité. Le budget de conjoncture que je vous présente se situe dans l'ensemble d'une politique générale et d'une politique financière animées par cet esprit et je vous prie de ne point douter de ma volonté de la continuer. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur de nombreuses travées à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Raymond Guyot. Mesdames, messieurs, l'examen des crédits militaires nous amène une fois de plus à attirer l'attention du Sénat et, au-delà de cette enceinte, du pays sur l'énormité

des dépenses militaires. Elles se monteront, dites-vous, pour 1970, à 2.718 milliards, en augmentation sur 1969. Même limitées à ce chiffre, elles pèseront très lourd sur l'économie du pays et sur les foyers des travailleurs accablés d'impôts.

Mais ce chiffre ne correspond pas à la réalité. C'est, par exemple, dans le budget du Premier ministre que figurent les dépenses du secrétariat général de la défense nationale...

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Vous en connaissez l'importance? J'en ai parlé: elles se montent à 7 millions de francs.

M. Raymond Guyot. ...celles du service de documentation extérieure et de contre-espionnage, celles encore de la production du plutonium destiné aux armes nucléaires.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Vous en connaissez l'importance?

M. Raymond Guyot. Oui.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Tout cela représente des crédits fort peu importants par rapport à l'ensemble. J'y insiste parce que c'est une observation que j'entends très souvent.

Je fais remarquer d'autre part que les 1.200 millions de francs destinés à la gendarmerie sont considérés dans tous les pays étrangers comme représentant pour les deux tiers des dépenses civiles. Par conséquent, en soustrayant du budget militaire cette somme qui, dans d'autres pays, est une dépense civile et en y ajoutant — je fais bonne mesure — les crédits du secrétariat général de la défense nationale ainsi que ceux qui sont destinés à l'achat du plutonium de Marcoule, vous arrivez à un chiffre encore inférieur à 27.190 millions.

Je souhaite ardemment que ce débat n'ait plus lieu car il n'est probablement pas un budget en Europe qui soit aussi clair, du point de vue militaire, que le budget français.

Voilà, monsieur le sénateur, ce que je voulais vous dire. Désormais, je ne vous interromprai plus.

M. Raymond Guyot. En réalité — vous venez de le prouver par vos remarques mêmes — nous pouvons, nous, évaluer à près de 3.000 milliards d'anciens francs, soit 60.000 francs par habitant, les dépenses militaires.

D'autre part, il est parfaitement connu qu'une fraction considérable de ces dépenses est destinée à la construction de la force de frappe atomique, à son environnement et aux réacteurs dont la firme Dassault se taille la part du lion. De 1965 à 1970 — ce sont vos chiffres mêmes — certainement plus de 3.500 milliards auront été engloutis dans la recherche et les études générales, dans la production des propulseurs, des armes nucléaires, des engins vecteurs, des bases de lancement, etc. Des sommes considérables, indispensables à la recherche nationale, sont ainsi dilapidées dans une entreprise de toute évidence ruineuse, difficilement supportée par l'économie du pays et, de surcroît, absolument inefficace pour la défense nationale, si l'on tient compte de la situation internationale et du niveau atteint par les armements nucléaires dans le monde.

Le scandale de ce qu'il est convenu d'appeler le « Munich nucléaire » montre d'ailleurs à quels résultats on aboutit. Le choix du Gouvernement en faveur des centrales atomiques américaines est à la fois une opération de sabotage de la science et de l'industrie nucléaire françaises et, en conséquence, inévitablement, la mainmise des Etats-Unis sur la force de frappe atomique qui, à échéance, n'aura plus de français que le nom.

Cette atteinte à l'intérêt national est saluée par tous les acharnés de l'atlantisme et de la guerre froide qui n'ont pas fini d'agir pour qu'enfin se réalise leur plan consistant à doter la petite Europe élargie d'une force de frappe nucléaire, réalisée autour de l'arme nucléaire française et anglaise.

Avec le gouvernement actuel, les tenants de la Communauté européenne de défense — la fameuse C. E. D. — battus au Parlement et condamnés par le pays en août 1954, espèrent réussir aujourd'hui. Ils visent — il n'était que d'entendre à l'instant M. Monteil pour en avoir la confirmation — à relancer l'O. T. A. N., à doter la Bundeswehr de l'armement atomique, à créer un nouveau climat de tension et de guerre froide en Europe, de course aux armements alors que les peuples aspirent à la sécurité collective sur notre continent, à la dissolution des blocs militaires existants, au désarmement général et à la paix.

Nous craignons, monsieur le ministre, que le voyage du général Fourquet aux Etats-Unis ne s'inscrive dans la tentative de relance de l'O. T. A. N., le but de ce voyage ayant été de rétablir des contacts permanents entre les deux états-majors et de préciser l'ensemble des problèmes militaires intéressants les deux pays.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. C'est ce qu'a fait l'amiral Patou à Moscou. Il faut le noter aussi.

M. Raymond Guyot. Dans quelque temps, nous serons en mesure de comprendre quelle a été réellement la mission du général Fourquet aux Etats-Unis !

Le journal *Entreprise* du 1^{er} novembre dernier sous le titre « L'heure de la C. E. D. approche » (*Rires*) écrit : « Certains experts de l'O. T. A. N. étudient la possibilité de donner aux Européens « une petite force nucléaire » dont le coût serait étalé sur dix ans ». Il poursuit : « C'est le problème politique de l'Europe qui se trouve une nouvelle fois posé. Il ne peut y avoir de force nucléaire commune que s'il y a « un » pouvoir de décision, ce qui implique un pouvoir politique. La victoire de l'atlantisme à La Haye et le comportement du Président de la République s'inscrivent dans ce processus. Le journal *Entreprise* avait tenu d'ailleurs à préciser : « Les militaires, qui savent que la force ne résulte pas de l'addition de faiblesses, parviendront-ils à faire triompher les exigences techniques de la sécurité ? La République fédérale, qui est devenue la première puissance non américaine de l'O. T. A. N., pèsera d'un poids très lourd dans les débats. Le problème politique européen se trouve ainsi « relancé » par l'intermédiaire de la défense. Quant aux Américains, ils sont très favorables à la constitution d'une force nucléaire franco-britannique ». Sans attendre, le journal ouest-allemand *Die Welt* fait écho à *Entreprise* et exige : « Bonn attend un oui de Paris sur la collaboration nucléaire ».

Monsieur le ministre, les Français enregistreront que vous aussi, vous vous êtes, à long terme, avez-vous dit, prononcé pour une force de frappe européenne. (*Rires de M. le secrétaire d'Etat.*) Vous donnez, monsieur le ministre, une arme par votre déclaration à ceux qui poussent à la force de frappe européenne et donc, par ce biais, vous en êtes bien convaincu, au réarmement de l'Allemagne puisque vous avez évoqué tout à l'heure le traité de Paris.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Monsieur Guyot, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Raymond Guyot. Je vous en prie.

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

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur, on a le droit de tout dire et vous avez parfaitement celui de prononcer de tels propos. Je pense cependant que vous relirez mon intervention. Vous pourrez donc constater que j'ai évoqué à long terme toutes les hypothèses. J'ai dit, par correction à l'égard du président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, qu'on pouvait effectivement envisager une hypothèse. Or, aucun pays au monde, pas plus la Russie soviétique qu'un autre, ne peut écarter une hypothèse. Je crois m'être bien expliqué. Je vais le faire à nouveau car je ne crois pas qu'il soit bon que seul le parti communiste puisse prendre cette position. C'est une position de paix. Or, sachez que la paix, monsieur le sénateur, nous la défendons avec au moins autant d'énergie que vous.

Nous savons parfaitement qu'en ce qui concerne l'Europe — et c'est l'essentiel de mon propos — il est important qu'aucun fait ne vienne troubler la volonté, que j'espère égale à l'Est et l'Ouest, de voir les problèmes européens réglés par entente de tous. Cette entente exige que ne soit point modifiée la situation militaire de l'Allemagne ; vous le savez et je le sais aussi bien que vous. Je répète que ce que vous venez de dire — vous en aviez le droit — est exactement le contraire de ce que j'ai indiqué et de la politique que nous entendons suivre.

M. Raymond Guyot. Monsieur le ministre, je crois ne pas m'être trompé sur votre citation que je vérifierai dans le *Journal officiel*.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je crois au contraire que vous vous êtes trompé !

M. Raymond Guyot. Si je ne me suis pas trompé, je regrette que vous ayez donné cette espérance à long terme.

Le magnifique combat mené par les travailleurs, ingénieurs, cadres, savants atomistes, pour que le centre de l'énergie atomique devienne le centre nerveux d'une industrie nationale de l'énergie atomique orientée vers des applications civiles est tout à la fois un combat pour l'indépendance, la grandeur française et la paix.

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. Raymond Guyot. Nous sommes en droit d'attendre du Gouvernement des explications précises sur ce problème, l'un des plus graves qui mette en cause à la fois l'indépendance de la France et son avenir. Mais la politique militaire du Gouvernement, axée essentiellement sur la force de frappe atomique, a aussi d'autres conséquences contre lesquelles nous avons mis les Français en garde. La tendance que nous observons depuis plusieurs années déjà vers une armée de métier s'accuse : aujourd'hui,

le nombre des hommes du contingent n'atteint qu'environ 50 p. 100 des effectifs qui se montent, gendarmes compris, à 570.000 hommes.

On envisage — vous l'avez confirmé — pour le début de l'année 1970 le service militaire d'un an pour le contingent. Nous qui n'avons cessé de lutter pour un temps de service court et, dans l'immédiat, douze mois, nous ne pouvons que nous en réjouir. Mais ce serait une erreur de croire qu'une réduction du temps de service du contingent amènerait automatiquement une réduction des effectifs sous les armes.

D'après les plans connus du Gouvernement, les effectifs actuels seraient pour le moins maintenus, grâce à l'augmentation du nombre des militaires de carrière et surtout du nombre des engagés à moyen terme, de trois à cinq ans. Seul diminuerait le nombre des soldats du contingent. Ainsi un nouveau pas serait accompli vers l'armée de métier, mais il ne s'agit que d'un aspect du processus qui conduit à l'armée de métier.

En voici d'autres, et de grande importance : suivant les plans du Gouvernement et du ministre des armées, seuls les militaires de carrière et les engagés auraient accès, sous prétexte de technicité, aux armes savantes parmi lesquelles, en premier lieu, naturellement, la force de frappe. Les appelés du contingent, eux, seraient versés dans des unités spéciales dites « de défense du territoire » commandées par des gradés formés spécialement pour l'encadrement et l'éducation de la jeunesse.

D'ailleurs, cet encadrement de la jeunesse qui lui échappe, le pouvoir l'a déjà commencé bien avant l'incorporation. C'est le but du service dit « civique » pour les jeunes, y compris les jeunes filles, dit-on, ce service étant sous la direction de l'état-major des armées. Au sein des armées, le nombre d'officiers et de sous-officiers du contingent atteint désormais un chiffre ridicule. De plus, la discrimination dont les jeunes démocrates — communistes, socialistes, catholiques — sont victimes, joue à plein. (*Rires de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.*)

Peut-être ne nierez-vous tout de même pas ces précisions, monsieur le secrétaire d'Etat...

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, veuillez laisser poursuivre M. Guyot.

M. André Fanton, secrétaire d'Etat. Je ne dis rien.

M. Raymond Guyot. Vous ne m'effrayez pas à votre banc !

M. André Fanton, secrétaire d'Etat. Moi non plus !

M. Raymond Guyot. Vous voulez un incident ?

M. André Fanton, secrétaire d'Etat. Pas du tout !

M. Maurice Bayrou. Mais qu'est-ce qui vous prend, monsieur Guyot ?

M. le président. M. Guyot a la parole.

M. Raymond Guyot. Et c'est moi qui ai raison.

M. André Fanton, secrétaire d'Etat. Comme d'habitude ! C'est une tradition chez vous : vous avez toujours raison !

M. Serge Boucheny. Vous ne savez que ricaner, monsieur le secrétaire d'Etat !

M. le président. Veuillez poursuivre votre exposé, monsieur Guyot.

M. Raymond Guyot. Sur 45.275 officiers, 1.936 seulement font partie des personnels du contingent. Sur 199.397 sous-officiers, 9.046 seulement font partie des personnels du contingent.

Dans toute l'histoire de l'armée de la République jamais de tels chiffres n'ont pu être cités. J'ajoute qu'il serait presque étonnant d'entendre parler avec sérieux de « résistance populaire », de « maquis » et de « guerrillas » contre un envahisseur éventuel si nous ne savions que tout cela ne sert qu'à justifier la mise sur pied de régiments à vocation de défense opérationnelle pour le contingent et le service dit national ou civique pour toute la jeunesse.

L'armée de métier que l'on forme désormais aurait donc une double mission : la possession des armes « savantes » et l'encadrement et la mise en condition de la jeunesse française qui tient une grande place dans la lutte contre votre pouvoir des monopoles capitalistes, pour la démocratie.

Enfin, votre Gouvernement qui menace au lieu de négocier et d'agir pour la satisfaction des revendications justifiées des travailleurs voudrait pouvoir, avec l'armée de métier, disposer d'une force de répression contre les travailleurs et les démocrates. L'utilisation de l'armée et de la marine contre les ouvriers en grève n'est-elle pas, d'ores et déjà, envisagée et notamment dans les services publics ?

Aussi, mesdames, messieurs, la sécurité de la France et la cause de la démocratie ne résident pas dans la possession de la force atomique. Ce n'est pas dans une perspective de course aux

armements que notre pays doit déterminer sa politique militaire. La sécurité de la France — dont nous sommes soucieux — réside en premier lieu dans une politique active de désarmement et de paix, dans la destruction des stocks d'armes atomiques existant dans le monde et dans quelque pays que ce soit, et dans l'interdiction de leur production.

Il vous arrive, monsieur le ministre, de laisser entendre qu'il faudrait assurer la paix par le désarmement. Alors, le mieux étant l'ennemi du bien, nous aimerions avoir des réponses aux trois questions suivantes.

Pourquoi le Gouvernement persiste-t-il dans son refus de participer aux réunions de la conférence sur le désarmement qui siège à Genève et où le fauteuil de la France reste vide ?

Pourquoi le Gouvernement persiste-t-il dans son refus de signer le traité sur l'interdiction partielle des essais des armes nucléaires et celui sur la non-prolifération de ces armes de destruction massive ?

M. Maurice Bayrou. On vous l'a expliqué tout à l'heure.

M. Raymond Guyot. Pourquoi le Gouvernement ne se prononce-t-il pas clairement pour une conférence des Etats européens sur la sécurité et la coopération et n'agit-il pas pour sa convocation ?

En second lieu, la sécurité française exige de renoncer à toute alliance militaire quelle qu'elle soit, de se retirer du traité de l'Atlantique Nord et de participer activement à la préparation et à la tenue d'une conférence de tous les Etats d'Europe en vue d'instituer, sur notre continent, un système de sécurité collective qui déboucherait sur la dissolution simultanée des blocs militaires existants, le traité de l'O. T. A. N. et le traité de Varsovie.

En troisième lieu, la sécurité française implique de renoncer à la constitution d'une force de frappe atomique et de doter le pays d'une armée basée sur la conscription et un temps de service à court terme, avec un effectif de militaires de carrière nécessaire à l'encadrement, l'instruction et les études de la science militaire.

Les soldats verraient leur condition améliorée, notamment par l'augmentation du prêt dans l'immédiat à deux francs au lieu des cinquante malheureux centimes actuels.

M. le ministre d'Etat n'est vraiment pas généreux. Il a parlé tout à l'heure de doubler le taux du prêt actuel, ce qui représente un franc et encore sur plusieurs années, la première étape devant être réalisée au cours de l'année 1971. De même, la condition des officiers et sous-officiers du contingent et de ceux de carrière serait aussi améliorée.

L'armement serait exclusivement produit dans les arsenaux, la production aéronautique étant entièrement nationale. Le service des poudres doit être maintenu intégralement service d'Etat. Le projet de loi déposé sur les bureaux des assemblées par le ministre des armées et portant, pour le compte des monopoles, la disparition ou au moins une grave atteinte à ce service national, devrait être immédiatement retiré.

Telle est, mesdames, messieurs, la politique que nous préconisons. Le Gouvernement ne fait ni cette politique ni cette armée. En conséquence le groupe communiste votera contre les crédits militaires qui nous sont proposés. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Pierre Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de la défense nationale, comme tous les autres, entraîne dans son étude une double série de réflexions : la première quant à son fonctionnement proprement dit, l'autre quant à la politique dont il devrait être l'expression.

En ce qui concerne le premier aspect, les observations du groupe socialiste sont les mêmes que sur les autres budgets ou sur ceux des années précédentes. L'accroissement des traitements, des soldes, laissent les fonctionnaires civils et militaires de votre ministère dans une situation peu satisfaisante devant la hausse du prix de la vie et le poids croissant de la fiscalité.

Nous continuons à enregistrer un retard pour les soldes des sous-officiers et officiers mariniers, malgré les trois points de rattrapage que vous avez accordés. Nous souhaitons d'ailleurs à ce sujet, monsieur le ministre, obtenir de vous la promesse d'un plan pour l'achèvement de ce rattrapage. Nous constatons toujours le retard à faire sortir les statuts de certains éléments du personnel de carrière ou en tout cas la publication de certains décrets d'application.

Comme beaucoup de mes collègues, je regrette la modicité du prêt du soldat. Ce taux devient ridicule, comparé à ce que touchent les soldats des pays voisins. On a l'impression que plus cette situation se prolonge, plus les gouvernements se révèlent incapables d'y remédier. C'est une dégradation à peu près comparable à celle qui a marqué la médaille d'argent des

instituteurs et le taux des traitements versés aux titulaires de la Légion d'honneur. Il arrive un moment où le montant du prêt devient tellement insignifiant que cela prend presque l'allure d'une provocation.

Pour ce qui est de la structure même de l'armée, il semble qu'il y ait encore — et vous l'avez admis vous-même en commission, monsieur le ministre — une pléthore au niveau des officiers généraux et des officiers supérieurs, ainsi peut-être qu'une surcharge de l'appareil administratif malgré des efforts d'allègement que vous avez amorcés. Par contre, on peut noter une insuffisance des cadres moyens et des sous-officiers et un déficit constant au niveau des soldats servant au-delà de la limite normale du service. Je pense que cette situation tendue pourrait être modifiée dans le cadre de la réforme attendue de la durée du service militaire.

Je pense aussi que les effectifs actuels de la gendarmerie, dont les tâches ne cessent de s'accroître, tant en raison de la criminalité croissante que des conditions écrasantes que leur impose la circulation routière, devraient être portés à la hauteur des besoins réels. D'autre part, il devient difficile, avec les crédits dont vous disposez, de poursuivre la convocation des réservistes, ce qui diminue l'efficacité d'un système où leur rôle ne devrait pas être négligeable.

Enfin, les crédits mis à la disposition des corps de troupes paraissent assez chichement revalorisés. Pour le chauffage des casernements notamment, ces crédits semblent peu satisfaisants compte tenu, comme vous l'avez remarqué vous-même, de l'amélioration des conditions générales de la vie pour la masse de la population civile.

Un aspect particulièrement inquiétant de la politique actuellement annoncée concerne la situation du personnel civil des armées, car, comme l'a dit un récent congrès d'une fédération de ces fonctionnaires, c'est l'avenir même des établissements de l'industrie d'armement gérés par l'Etat qui est actuellement en jeu. C'est d'ailleurs ce qui explique le mouvement général de grève qui s'est déroulé aujourd'hui dans la plupart de nos établissements militaires.

Je voudrais signaler en particulier les nombreux licenciements à la direction des travaux de l'armée de terre — environ 480 à Lyon, 100 à Rennes, 80 à Châtellerauld — avec menace de fermeture totale. Je voudrais aussi signaler les licenciements ou réductions d'emplois dans un certain nombre d'établissements dépendant de la direction des travaux de constructions navales en particulier à Guéigny, à Brest, à Cherbourg, à Ruelle, à Lorient ; à la direction de l'air, dans la région parisienne et même dans un certain nombre de centres d'expérimentations et de recherches.

Ces suppressions d'emplois ne sont pas inacceptables en elles-mêmes car il faut tenir compte des besoins et des techniques. Mais elles comporteront, au-delà des mises à la retraite, des licenciements dits d'autorité. D'autre part, ces emplois seront perdus pour l'économie locale, car nous craignons que, comme d'habitude, ils ne s'inscrivent pas dans un plan de reconversion.

Ce même problème se pose au sujet des poudreries. La moitié d'entre elles sont menacées de fermeture, en particulier à Sevron, Esquerdes, Angoulême, Saint-Chamas et Toulouse.

Nous savons que le projet actuellement déposé sur le bureau de l'Assemblée tend à confier le reste des activités à un système de société d'économie mixte, susceptible très rapidement d'être pris en charge par le secteur privé. C'est la raison de notre protestation à la fois contre cette mainmise du privé sur ce secteur qui, plus que tout autre, doit rester sous le contrôle direct de la nation et contre les difficultés qui vont s'abattre sur les régions qui abritent ces industries et qui étaient déjà en général peu développées.

Ne pourrait-on pas envisager de reconverter au moins une partie de ces éléments ouvriers, techniciens, administratifs du personnel civil des armées licenciés, vers des emplois à créer à l'occasion de la réduction à un an de la durée du service militaire ? La haute qualification de ce personnel, leur entraînement aux servitudes militaires devraient leur permettre de faciles adaptations dans des emplois nouveaux, dans la mesure où ils le souhaitent eux-mêmes.

Mais l'essentiel de nos critiques, monsieur le ministre, portera sur la philosophie qui vous anime. S'il est un secteur où la continuité l'emporte sur l'ouverture, c'est bien celui dont nous discutons. Votre double audition par la commission de la défense nationale, monsieur le ministre, en dehors du plaisir d'apprécier votre courtoisie et votre franchise d'expression, ne nous a pas appris grand-chose de neuf par rapport aux exposés de votre prédécesseur, M. Messmer. On pourrait résumer votre position par cette formule que vous ne refuserez certainement pas : je maintiendrai.

Vous nous l'avez d'ailleurs affirmé avec une grande netteté et par des formules sans équivoque. Vous avez dit que « vous

mainteniez une priorité absolue à la force stratégique » et que, « cette priorité était, non dans l'emploi, mais dans la mise en place de la force nationale stratégique ».

C'est une déclaration parfaitement nette. Il faut que nous en étudions les conséquences. Et d'abord, qu'en est-il pour le fonctionnement des forces conventionnelles ? Je n'entrerai pas dans les détails traités par les rapporteurs pour avis et les rapporteurs spéciaux de la commission des finances. Il est évident que les économies qui ont dû être réalisées pour la force de frappe aboutissent à réduire les possibilités d'instruction de l'armée et rendent le fonctionnement des services tout juste compatible avec les nécessités les plus normales.

Les objectifs prévus pour la modernisation n'ont pas été atteints. Certains programmes secondaires d'armements conventionnels ont été supprimés. Certains programmes essentiels ont été retardés ou, comme l'on dit plus élégamment, étalés. Ainsi, pour la marine, les avisos ont été retardés de plus d'un an, le sous-marin de chasse est d'année en année reporté. Même retard pour les études intéressant l'aéronautique ; notre rapporteur a souligné la limitation de la modernisation de nos avions de combat et l'insuffisance des avions de transport. Même retard dans la constitution de la force de manœuvre. Il semble en effet, dans ce domaine, que ce n'est qu'à la fin de 1970 que les deux tiers de l'ensemble prévu pour l'armée de l'air pourront être réalisés. Même retard pour la défense opérationnelle du territoire. Retard aussi pour le char AMX 30, le meilleur du monde, dit-on, dont la production de treize unités par mois reste inférieure — on l'a répété à plusieurs reprises — à toutes les prévisions, ce qui élève considérablement son prix de revient et compromet par là même ses possibilités d'exportation. Retard aussi dans la construction, la mise en service du fameux char léger AMX 10, dont on dit déjà le plus grand bien.

Certes, vous nous avez indiqué, monsieur le ministre — et j'ai pris sous votre dictée cette formule — que « ces retards n'ont pas d'inconvénient majeur puisque nous n'aurons pas à nous servir de notre armée dans les mois à venir ». Nous saluons cette affirmation et souhaitons même que le délai qui nous est ainsi concédé soit de durée illimitée. Mais alors, que faut-il penser de votre hâte à la constitution de la force nationale stratégique ? L'urgence de sa mise au point aurait-elle la signification contraire, ce qui ne laisserait pas d'être inquiétant ? Ne peut-on pas penser qu'il serait souhaitable de profiter de toutes les tentatives actuelles de limitation des armements stratégiques qui s'amorcent, et dont nous souhaitons le succès aussi rapide que possible, pour orienter le monde vers la diminution ou la suppression contrôlée des armes de destruction massive ? Peut-être pourrions-nous en donner l'exemple en arrêtant immédiatement notre processus d'armement atomique dont on peut dire qu'il est à la fois trop et pas assez. Trop, car la preuve semble faite que lorsqu'une nation qui détient l'arme atomique entre en guerre contre un pays qui ne la possède pas, elle ne l'utilise pas. Que ce soit à l'occasion de la guerre de Corée ou de la guerre du Viet-Nam il me semble, et c'est fort heureux, que la preuve en a été apportée.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Giraud. Je vous en prie.

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

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je vous rappelle que les Etats-Unis ont utilisé l'arme atomique contre un pays qui ne la possédait pas. Ne généralisez donc pas !

M. Pierre Giraud. Cet exemple historique est tellement tragique et écrasant qu'il semble bien que personne ne puisse plus succomber à la tentation. Du moins pouvons-nous continuer à l'espérer.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Espérons-le !

M. Pierre Giraud. J'ai dit que le processus d'armement atomique était à la fois trop et trop peu. C'est trop peu vis-à-vis d'un ennemi éventuel pourvu d'un tel arsenal, d'une telle panoplie d'armes atomiques qu'il ne peut plus y avoir de véritable équilibre de la dissuasion.

A ce moment de mon exposé je voudrais préciser deux points. Je voudrais tout d'abord rappeler que le parti socialiste, s'il n'a jamais admis la guerre comme moyen de résoudre les conflits, a toujours pris sa part dans la défense nationale. Les exemples de Jaurès, dont il serait bon de relire *L'Armée nouvelle* au moment où l'on pense à instituer le service militaire d'un an, et, plus proches de nous, ceux de Léo Lagrange et de Pierre Brossolette en sont les garants.

D'autre part, nous savons parfaitement que les savants français sont tout aussi capables que tous autres de réaliser les armements les plus sophistiqués. Ce n'est donc point par méfiance

à leur égard que nous faisons nos critiques à la politique actuelle du pouvoir. Là encore les noms de Curie, Paul Langevin et Jean Perrin, pour ne parler que des morts, sont une caution suffisante.

Le monde entier sait que notre pays est parfaitement capable de le détruire et il nous saurait gré de lui faire savoir que nous y avons spontanément, pour l'exemple, renoncé.

Cela dit, il me semble que, paraphrasant une formule célèbre, on pourrait vous attribuer et attribuer au Gouvernement tout entier l'affirmation selon laquelle rien de ce qui touche à l'armement nucléaire ne lui est étranger. La démonstration en est facile à faire en se référant tout simplement au compte rendu sur le programme d'équipement militaire présenté par le Gouvernement et qui vient d'être mis à notre disposition. On y énumère complaisamment la production des matières premières nucléaires de toute nature, les études et les fabrications de charges — *Mirage IV*, S. S. B. S. et M. S. B. S. — les expérimentations et essais de charges, la campagne d'essais du Pacifique, le programme d'engins balistiques, le centre d'essais des Landes, les silos de la base opérationnelle du plateau d'Albion dont la commission des forces armées a pu constater les travaux véritablement cyclopéens et dont tout le monde sait, malgré l'affirmation d'une défense tous azimuts, quels seraient les objectifs éventuels quand on voit l'orientation prise par ces sites de fusées.

Nous remarquons, d'autre part, que vous continuez à travailler à la constitution de votre escadrille de sous-marins lance-engins : *Le Redoutable*, en juillet 1969, le lancement prévu en fin d'année du *Terrible*, qui doit être opérationnel en 1972, le début du montage sur berceau du *Foudroyant*, qui doit être opérationnel en 1974. Pour ces sous-marins, d'autres travaux cyclopéens sont en cours à la base de l'île Longue et sur le pourtour de la rade de Brest.

A ce sujet, d'ailleurs, je voudrais reprendre ici, monsieur le ministre, une discussion que j'ai eue avec vous en commission. S'il est exact que ces sous-marins relèvent bien évidemment de la marine et, à ce titre, peuvent flatter l'amour-propre de nos marins, pouvez-vous affirmer que les crédits qu'ils absorbent et les servitudes de protection qu'ils entraînent normalement de la part des forces navales traditionnelles ne réduisent pas considérablement les possibilités d'action et de renouvellement pour l'ensemble de ces dernières qui doivent continuer à assurer les missions traditionnelles de la marine, lesquelles n'ont pas disparu pour autant ?

L'affaiblissement de l'escadre de la Méditerranée, transférée à Brest, est une autre conséquence de cette priorité absolue donnée à votre force de frappe. C'est un exemple de ces choix que vous avez faits en parfaite bonne foi, mais on peut se demander si ce n'est pas en sacrifiant toute la structure traditionnelle de notre défense nationale.

Nous devons ajouter à ces dépenses celles de l'armement atomique tactique, tel que le système d'armes *Pluton* qui, avez-vous dit, crée la crédibilité de la politique de dissuasion, qui sera, elle aussi, opérationnelle en 1973.

Je ne serais d'ailleurs pas étonné d'entendre bientôt parler d'ogives multiples et peut-être même de missiles anti-missiles, voire d'armes orbitales si le rat Hector n'était pas resté le principal personnage de l'astronautique française.

Puisque vous nous avez dit, monsieur le ministre, que la dissuasion implique la diversification des moyens, nous pouvons espérer, un jour ou l'autre, vous voir faire, dans ce domaine, de nouvelles propositions.

Permettez-moi de vous dire, pour répondre à cette volonté d'avoir le grand arsenal nucléaire, que plus d'une centaine d'Etats dans le monde ne disposent pas et ne disposeront probablement jamais de la moindre force atomique, qu'ils semblent ne s'en porter ni mieux ni plus mal que nous, qu'ils ne sont ni plus ni moins respectés que notre pays, ce qui d'ailleurs est fort heureux.

On a voulu l'armement nucléaire rapidement et presque à tout prix. Je ne veux pas reprendre à ce sujet les arguments employés par mon ami M. Montalat, à l'Assemblée nationale, mais il est certain que des sommes énormes ont déjà été dépensées — au moins 42 milliards de francs — même si certaines d'entre elles n'ont pas figuré dans les budgets militaires, et que d'autres suivront encore, dont on ne peut nous fixer l'ampleur puisque le prix de revient de ce projet s'accroît régulièrement en cours d'exécution, mais qui doivent, d'après les chiffres qui ont été récemment publiés, représenter une somme de l'ordre de 27 milliards. Nous arrivons ainsi à un total d'environ 70 milliards de francs.

Malgré l'ampleur de cette charge, nous continuons à penser que notre pays est incapable d'assurer de façon indépendante une véritable défense nationale, ce qui pose à nouveau la question de la nécessité d'une coopération militaire éventuellement non intégrée aux activités de l'Alliance atlantique.

C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste m'a demandé de déposer, sur le bureau de notre Assemblée, un amendement portant réduction des crédits du titre V. C'est là l'expression

de notre opposition à votre coûteuse politique de fausse grandeur qui, au prix de nombreux milliards, ne semble pas assurer à notre pays la sécurité à laquelle il a droit. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est hautement significatif que, le jour même où nous discutons du budget des armées, les travailleurs des arsenaux et des poudreries, à l'appel de tous leurs syndicats, se soient mis en grève. Nous ne pouvons passer ce fait sous silence car ces travailleurs luttent pour sauvegarder non seulement leur emploi mais aussi le patrimoine national, technique, industriel et de défense de notre pays.

Lors de la discussion des crédits de l'aviation civile mon ami, M. Aubry, a posé à M. Mondon une question relative à la prise en main de la division des équipements de la firme Hispano-Suiza et de l'usine de Molsheim par le trust privé Messier. M. Mondon a estimé que c'est à vous qu'il convenait de poser cette question.

Après l'aéronautique, l'électronique avec l'exemple de Bull, l'énergie atomique, le téléphone, après le pillage de l'E. D. F. et de la S. N. C. F. par les grandes sociétés, le Gouvernement s'apprête à remettre à l'industrie privée les poudreries de l'Etat. M. Jarrot, rapporteur à l'Assemblée nationale pour le service des poudres, écrit dans son rapport : « Je suggérerais un regroupement, sous le contrôle de l'industrie privée, de l'ensemble des fabrications d'explosifs à usage industriel ».

C'est donc un choix politique qui est fait par le pouvoir. Il s'inscrit dans la ligne que nous voyons se préciser et qui consiste à créer, sous le contrôle de l'industrie privée, une entreprise industrielle européenne des armements.

Cette orientation est particulièrement dangereuse car elle lie notre pays, pour sa défense, d'une part, à l'industrie privée, d'autre part, à certains pays, dont l'Allemagne occidentale, qui, il faut bien le noter, est le seul pays en Europe où des forces importantes n'acceptent pas les frontières actuelles et prétendent à la reconquête de certains territoires.

A nouveau donc les travailleurs se placent à l'avant-garde pour la défense de l'intérêt national. Dans une affaire aussi grave qui, entre autres, peut permettre à l'Allemagne de l'Ouest d'accéder à la fabrication des poudres nécessaires à la propulsion de certains types de fusées, les syndicats, sans parler du Parlement, n'ont pas été consultés. Les matières nécessaires à la fabrication d'armement ne doivent pas être mises dans les mains du capital privé.

M. Sanguinetti, président de la commission de la défense de l'Assemblée nationale, a prétendu qu'en luttant pour la sauvegarde de l'intérêt national les travailleurs des poudres seraient, en l'occurrence, des conservateurs. Sans doute partagez-vous cette opinion en dehors du fait que M. Sanguinetti est, avec votre collègue M. Marcellin, orfèvre en matière de progressisme. Nous n'acceptons pas que le potentiel national soit bradé aux marchands de canons et moins encore que les études de pointe faites sur les matériaux explosifs soient livrées à ceux qui rêvent de revanche. « Non, nous ne sommes pas hostiles aux adaptations nécessaires », disent avec les communistes les organisations syndicales, mais pas au prix d'une amputation du patrimoine national ni de la remise en cause du statut des personnels des poudreries.

Vous avez annoncé la suppression de 2.500 emplois et la fermeture prochaine des arsenaux de Lyon, Rennes, Guérisny et Esquerdes ; les poudreries d'Angoulême, Bergerac, Le Bouchet, Sorgues et Saint-Médard fermeraient d'ici à 1975. L'objectif est donc de ramener à cinq les poudreries françaises. Ainsi concentré, l'actuel service des poudres serait transformé en société d'économie mixte. Nous voudrions d'ailleurs savoir si des capitaux étrangers pourraient pénétrer ces sociétés.

Pour le personnel ouvrier, c'est la suppression des statuts d'Etat ; pour les fonctionnaires civils et militaires, le projet de loi qui est déposé modifie les règles actuelles du statut général de la fonction publique, ce qui est grave et considéré par les ouvriers d'Etat et l'ensemble de la fonction publique comme une menace ou comme un ballon d'essai créant un précédent, un cas qui ferait jurisprudence contre les avantages acquis, contre la loi de retraite et la garantie de l'emploi.

Nous vous demandons donc, avec les travailleurs des arsenaux et leurs syndicats, qu'il soit sursis à tout licenciement, que les fabrications militaires restent sous le contrôle exclusif de l'Etat, avec la priorité, pour les arsenaux et les établissements de l'Etat, des études et des fabrications d'armements. Nous demandons également l'ouverture d'un secteur de fabrications civiles dans ces établissements afin d'utiliser pleinement leur important potentiel économique et industriel.

Si des adaptations sont nécessaires, elles peuvent être réalisées par des dispositions législatives, mais dans le cadre des établissements de l'Etat et sans que le secteur privé intervienne sous une forme quelconque. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Méric, dernier orateur inscrit.

M. André Méric. Vous ne permettrez, mes chers collègues, de protester contre les conditions dans lesquelles nous sommes obligés de discuter le budget de l'Etat.

J'aurais voulu aborder ce soir un certain nombre de problèmes relatifs à notre politique aérienne. A l'heure qu'il est, il ne m'est pas possible, décemment, de le faire sans laisser votre attention et votre bonne volonté. Permettez-moi de le déplorer.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je suis tout prêt à venir répondre à une question orale.

M. André Méric. Nous ne manquerons pas, monsieur le ministre d'Etat, de la déposer. Nous en avons l'habitude.

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Moi aussi, d'ailleurs. (*Rires sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

M. André Méric. Je m'en souviens.

Je limiterai donc mon propos à un seul problème : celui de la société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion, la S. N. E. C. M. A.

Six cent quarante licenciements sont prévus. La situation de cet établissement est particulièrement difficile, vous le savez, monsieur le ministre d'Etat. Il s'est trouvé contraint de procéder à l'arrêt de certains investissements, à la limitation des études et à l'interruption de l'embauche.

Je ne pense pas que les opérations de restructuration décidées par le Gouvernement aient eu des conséquences bénéfiques. A mon humble avis, elles sont la cause essentielle de la crise actuelle.

En effet, il a été décentralisé à Bordeaux le département des fusées, à Istres, la section des essais en vol. La S.N.E.C.M.A. a dû absorber l'arsenal du Havre ; cette opération a nécessité un investissement considérable pour la création des usines de machines-outils. Il a fallu adapter Corbeil pour la fabrication de l'Olympus, le moteur de Concorde, pour lequel d'ailleurs toutes les difficultés ne sont pas aplanies.

Cette unité de production, voulue par le Gouvernement, coûte fort cher car le plan de charges ne représente que 155.000 heures de travail par mois au lieu des 350.000 prévues. Cela est dû en grande partie au retard du programme de Concorde, qui devrait être en fabrication depuis le mois de novembre 1968. Les taux horaires de fabrication sont, de ce fait, plus élevés qu'ils ne devraient l'être.

Par ailleurs, la S. N. E. C. M. A. a dû absorber également Hispano Bois-Colombes, où se poursuit la fabrication du moteur Tyne, production qui sera difficilement équilibrée, le marché prospecté s'avérant déficitaire.

La crise que connaît cette entreprise est d'autant plus vive que sa production principale, celle du moteur Atar, arrive en fin de fabrication durant l'année 1970. Les perspectives du moteur M-53, qui doit remplacer l'Atar, restent imprécises, les possibilités d'exportation étant encore inconnues. Le capital social n'a pas été réévalué dans des proportions normales. Ainsi, le recours aux emprunts à court terme a été obligatoirement excessif. Il est bon d'observer que la politique de l'embargo a eu comme conséquence une réduction du plan de charge de 10 p. 100 environ.

En réalité, cette entreprise nationale est victime de l'absence d'une politique réaliste de construction de moteurs d'avions. Il a été ébauché quantités de projets et obtenu peu de réalisations en raison du manque de perspectives claires et d'une incapacité certaine pour procéder à l'analyse des marchés potentiels et pour effectuer les choix nécessaires.

Telle est, brièvement résumée, la situation désastreuse de la S. N. E. C. M. A.

Présentement, elle se trouve dans l'impossibilité de maintenir par elle-même son potentiel humain, technique et industriel jusqu'au second semestre de l'année 1972, date à laquelle on peut espérer un fonctionnement normal dans la mesure où les développements de l'Olympus et du M-53 ne subiraient aucun retard.

Nous sommes de ceux qui pensent fermement qu'il est indispensable de maintenir dans notre pays une industrie de moteurs d'avions, intégrée dans un plan d'ensemble de l'aéronautique.

Si telle est votre détermination, monsieur le ministre d'Etat, la S. N. E. C. M. A. a un rôle essentiel à jouer. D'abord dans le domaine économique, car ses investissements de développement de moteurs auront les incidences technologiques et commerciales favorables. Ensuite, elle demeurera un facteur de protection pour nos usines de construction de cellules car si, par malheur, demain, la France devait dépendre, dans le domaine des moteurs, de fournisseurs étrangers, dans quelques années les gouvernements intéressés nous imposeraient l'achat d'avions et non plus seulement de moteurs.

Il faut donc rechercher les moyens de placer la S.N.E.C.M.A. dans de meilleures conditions d'efficacité et lui donner surtout la possibilité d'orienter sa fabrication vers le marché civil.

Permettez-moi, monsieur le ministre d'Etat, de soumettre à votre attention un certain nombre de décisions qui auraient des effets immédiats.

Il est possible d'entreprendre dans les moindres détails la réalisation d'un moteur de 10 tonnes de poussée, dit de « troisième génération », moteur silencieux, mieux adapté que le G. T. 8. D. américain, et qui pourrait équiper l'avion court courrier *Mercure*, dont les besoins du marché potentiel représenteraient une éventuelle construction de 1.800 appareils.

Il nous apparaît indispensable de rétablir, dans l'immédiat, les crédits destinés au *M 45 H*, la dotation du programme de 1970 ayant été réduite de 25 p. 100. Une telle décision représente l'unique moyen de réaliser la turbine industrielle T. H. S. 2.000. Or personne n'ignore l'importance que prendra, demain, sur le marché, la turbine à gaz.

L'expérience aéronautique de la S. N. E. C. M. A. lui permet d'envisager cette construction dans les meilleures conditions. Il faut donc maintenir, à la cadence prévue, le développement du *M 45 H* et annuler la réduction des crédits car il ne faut pas oublier, par ailleurs, que la fabrication du moteur *Tyne* à l'usine de Bois-Colombes arrivera à son terme à la fin du premier semestre de 1970.

Ces deux décisions permettraient d'attendre avec moins de difficultés la fabrication de l'*Olympus* qui représente, pour la première année, 300.000 heures de travail et l'utilisation de 150 personnes et, dès la deuxième année, 2 millions d'heures de travail et l'emploi de 1.000 personnes. Ce lancement apporterait une première solution au problème des effectifs.

Par ailleurs il est indispensable d'envisager de réduire au maximum les charges financières qui pèsent sur la S. N. E. C. M. A. à la suite des décisions gouvernementales.

En ce qui concerne Corbeil, il serait nécessaire que les frais soient pris en charge par l'Etat jusqu'à ce que cette usine ait atteint un niveau de production assez important pour amortir son coût de revient.

Pour faire face aux conséquences de l'embargo sur les marchandises à destination d'Israël, le Gouvernement devrait assurer, à court terme, une charge de travail équivalente.

Pour pallier l'insuffisance du capital social il est indispensable que l'Etat accorde une nouvelle dotation. Cette mesure améliorerait la situation financière et renforcerait son caractère national.

Enfin, il serait indispensable qu'un certain nombre de mesures sociales appropriées soient appliquées pour permettre à cette entreprise de conserver son potentiel humain. Les organisations syndicales ouvrières et des cadres ont fait, dans ce domaine, un certain nombre de propositions qui seraient de nature à stopper les départs de plus en plus importants des éléments d'un personnel très qualifié, ce qui permettrait à ce dernier de prendre confiance en l'avenir de la S. N. E. C. M. A.

Nous vous suggérons, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir réunir une table ronde où seraient représentés le Gouvernement, la direction et les organisations syndicales de la S. N. E. C. M. A. pour procéder à une analyse minutieuse de la situation présente, à l'examen des perspectives à court et moyen terme, et à la recherche de solutions possibles dans le domaine social.

Nous vous demandons de bien vouloir suspendre le processus des licenciements.

Je crois avoir démontré qu'il était possible — sans faire de démagogie — de sauver une entreprise nationale dont l'existence s'avère indispensable, de lui redonner une position de force pour résoudre les problèmes de coopération qui ne manqueront pas de se poser. Cet effort est indispensable si nous ne voulons pas nous trouver dans une situation très difficile en raison de l'énorme développement de l'industrie allemande dans le domaine des moteurs en particulier, et dans celui de l'aéronautique en général.

Nous souhaitons que le peu d'intérêt porté par le Gouvernement à cet établissement fasse place à une prise de conscience qui permettrait à une entreprise nationale de jouer son rôle dans un domaine essentiel de l'industrie aéronautique française. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

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

Nous allons examiner successivement : les crédits concernant le ministère d'Etat chargé de la défense nationale, figurant aux articles 27 et 28 ; l'article 58 ; les crédits concernant les budgets annexes des essences et des poudres, figurant aux articles 30 et 31.

Article 27.

M. le président. « Art. 27. — I. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses ordinaires des services militaires, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 1.642.755.000 francs et applicables au titre III « moyens des armes et services ».

« II. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses ordinaires des services militaires, des crédits s'élevant à la somme de 876.902.902 francs et applicables au titre III [moyens des armes et services]. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27.

(L'article 27 est adopté.)

Article 28.

M. le président. « Art. 28. — Il est ouvert au ministre d'Etat chargé de la défense nationale, pour 1970, au titre des mesures nouvelles sur les dépenses en capital des services militaires, des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 14.050 millions de francs et 3.331.952.500 francs, applicables au titre V [équipement]. »

Sur cet article, je suis saisi des trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune. J'en donne lecture :

Le premier, n° 11, présenté par MM. Raymond Guyot, Serge Boucheny, Guy Schmaus et les membres du groupe communiste et apparenté, tend, à la fin de cet article, à substituer respectivement aux chiffres de :

« 14.050 millions de francs (autorisations de programme) » et de 3.331.952.500 francs (crédits de paiement) », les chiffres de : « 7.025 millions de francs » et de « 1.665.976.250 F ».

Le second, n° 18, présenté par M. Pierre Giraud et les membres du groupe socialiste, propose, à la fin de cet article, de substituer respectivement aux chiffres de :

« 14.050 millions de francs (autorisations de programme) » et de 3.331.952.500 francs (crédits de paiement) », les chiffres de : « 13.050 millions de francs » et de « 2.331.952.500 francs ».

Le troisième, n° 65, présenté par M. André Colin et les membres du groupe de l'U. C. D. P., tend, à la fin de cet article, à substituer au chiffre de :

« 3.331.952.500 francs (crédits de paiement) », le chiffre de : « 3.150.174.500 francs ».

La parole est à M. Boucheny, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. Serge Boucheny. Notre amendement vise à supprimer la force de frappe, donc à dégager des ressources pour améliorer entre autres la condition des jeunes soldats.

Lorsque nous demandons quelques milliers de francs pour les revendications des soldats, vous nous opposez le manque de crédits. Notre amendement apporte de très grandes ressources permettant entre autre d'en finir avec la scandaleuse situation des appelés dont le montant du prêt, fixé à 0,50 franc, est scandaleusement bas, le plus bas de tous de tous les pays européens.

Il faut en finir avec ce prêt qui n'a pratiquement aucune signification.

Le prêt aux soldats du contingent doit être porté à deux francs. C'est une revendication minime qui répond au désir légitime des jeunes appelés qui ne veulent pas que le temps passé au service militaire soit une charge supplémentaire pour leurs familles.

Les économies ainsi réalisées permettraient, d'autre part, de procéder rapidement à la revalorisation de la prime d'alimentation dans l'armée, car de tous les côtés vient la demande que soit améliorée la nourriture dans les casernes et les camps.

Nous estimons qu'une très petite partie des économies que nous proposons permettrait de satisfaire la revendication des soldats qui veulent que soit rétabli intégralement le quart de place pour tous les permissionnaires sur tous les moyens de transport. Nous pensons tout particulièrement aux soldats en garnison en Allemagne.

Enfin, ces mesures permettraient de satisfaire les revendications des travailleurs de l'Etat et des personnels civils employés par le ministère des armées.

Adopter notre amendement permettrait donc d'améliorer sensiblement les conditions de vie et de travail des soldats ainsi que des personnels des armées. En même temps seront dégagées les ressources nécessaires pour que soient satisfaites en partie certaines revendications urgentes auxquelles aspire notre peuple.

M. le président. La parole est à M. Giraud, pour défendre son amendement.

M. Pierre Giraud. Le groupe socialiste m'a demandé de déposer un amendement sur l'article 28 tendant à réduire le crédit de 1 milliard de francs. Il nous a paru indispensable, au moment où tous les budgets civils connaissent de larges difficultés, dont d'ailleurs le Sénat s'est fait l'écho à plusieurs reprises en refusant de voter un certain nombre de budgets civils pour leur insuffisance, de faire participer le budget de l'armée à cette austérité. En raison des critiques que nous avons apportées contre la force de frappe que nous estimons inutile et coûteuse, nous demandons un abatement de crédit qui concerne précisément la force de frappe.

M. le président. La parole est à M. Poudonson, pour défendre l'amendement de M. Colin.

M. Roger Poudonson. Cette réduction de 181.778.000 francs s'applique au chapitre 51-90 du titre V de la section commune. Elle aura pour effet d'annuler les opérations prévues au centre d'expérimentation du Pacifique en 1970 pour la réalisation d'explosions thermo-nucléaires.

Au terme de la période couverte par la seconde loi de programme d'équipement militaire, on constate un déséquilibre dangereux entre les forces nucléaires stratégiques et les forces conventionnelles.

La politique militaire qui a été suivie prétendait assurer la sécurité du pays, en constituant une force nucléaire strictement nationale dans le cadre d'une stratégie connue sous le nom de « défense tous azimuts ».

Ces conceptions ne correspondent pas aux nécessités d'une défense moderne qui, pour être efficace, ne saurait être que collective.

Sans assurer à la France les moyens indispensables à la dissuasion, devant une menace nucléaire majeure, elles ont pour conséquence l'affaiblissement tant de nos forces de manœuvre et d'intervention que des forces de la défense opérationnelle du territoire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Michel Debré, ministre d'Etat. Je demande au Sénat avec insistance de n'accepter aucun de ces trois amendements.

Du point de vue financier, je répondrai à l'argument qui a été évoqué par plusieurs d'entre vous et, notamment, par M. le sénateur Giraud. J'ai dit, et ce n'est pas contestable, que le budget des forces armées, dans les perspectives et les exigences de l'économie de 1969-1970, a fait un gros effort. Alors que tous les budgets civils ont été augmentés d'environ 6 p. 100, celui des armées est en augmentation sensiblement moindre. Je m'en suis expliqué notamment pour le titre V.

Vous savez en outre que, dans l'ensemble du budget de l'Etat, c'est la proportion la plus faible depuis cent ans. Dès lors, il me serait vraiment très difficile d'imaginer que le Sénat puisse, après tout ce qui a été dit cet après-midi, accepter une réduction du budget de l'ensemble des forces armées. Pour des raisons de conjoncture, l'effort a été très dur. Il a été voulu ainsi, mais on ne peut pas aller au-delà.

Pour ce qui concerne l'aspect militaire, je répète, notamment à M. le sénateur Poudonson, que la différence que l'on établit entre l'effort conventionnel et l'effort nucléaire perd chaque année de sa valeur. Il a été dit tout à l'heure, et d'une façon non discutable, que si nous voulions, comme vous le souhaitez et comme cela est bon, renforcer les forces de manœuvre, il ne suffit pas de donner des AMX 30, il faut s'orienter vers les armements tactiques nucléaires.

Les forces de manœuvre, dans cinq ans ou dans dix ans, si nous voulons qu'elles fassent partie de la dissuasion dans son sens le plus large, c'est-à-dire d'une politique de sécurité du territoire, ne pourront pas ne pas avoir, comme les autres armées, des armes tactiques, et nous pensons que ces armes tactiques doivent être d'origine nationale. C'est là ce qui fait que les expériences du Pacifique, que votre amendement veut écarter, sont directement utiles au développement des forces de manœuvre.

Dans ces conditions, que l'on prenne l'amendement de suppression totale, que l'on prenne l'amendement de suppression forfaitaire ou l'amendement concernant la diminution graduée, il n'y a pas possibilité, pour le Gouvernement, de les accepter.

Ce n'est ni un problème financier, ni un problème militaire, c'est un problème de politique générale. Ou bien vous estimez que la politique, telle qu'elle a été développée devant vous depuis longtemps, telle qu'elle nous paraît correspondre aux exigences de la sécurité, impose la poursuite d'une politique de dissuasion qui n'est pas seulement nucléaire, mais qui est d'abord nucléaire pour les raisons que j'ai expliquées, est la politique qu'il faut suivre et il ne peut être question d'accepter aucun de ces trois amendements ; ou bien tout est changé — là je comprends parfaitement — mais la question ne peut se poser autrement.

Je me permets de dire au Sénat, compte tenu de ce que représente notre ensemble d'action diplomatique et militaire, que le budget que nous présentons correspond aux lignes fondamentales de l'intérêt national.

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

M. Maurice Bayrou, rapporteur pour avis. Ces trois amendements n'ont pas été soumis à la commission des affaires étrangères. Par contre, le rapport concernant les crédits de la section commune a été adopté sans protestation, sans objection et à la quasi-unanimité. Dans ces conditions, la commission de la défense nationale ne peut que demander au Sénat de repousser ces amendements.

M. André Méric. La commission des affaires étrangères ne peut pas donner d'avis puisque ces amendements ne lui ont pas été soumis.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ? ...

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial. La commission des finances, qui a examiné les trois amendements, a décidé de s'en remettre au jugement du Sénat, comme le rapport le laissait supposer.

M. André Méric. Très bien !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 11, qui est le plus éloigné du texte.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 18, je suis saisi d'une demande de scrutin public déposée par le groupe socialiste.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, monsieur le ministre, à titres strictement personnel, ne m'exprimant pas, par conséquent, au nom du groupe de la gauche démocratique, je voudrais indiquer pourquoi je voterai contre cet amendement.

Je voterai contre, parce que suivre la proposition qui nous est faite reviendrait à prendre une décision trop tard ou trop tôt. Trop tard, parce que la situation est irréversible et que nous savons très bien que l'arrêt brutal du processus entamé procurerait des économies sans aucune commune mesure avec les préjudices qui en résulteraient dans tous les domaines. Si cet amendement devait être finalement adopté par l'ensemble du Parlement, réfléchissez aux ruptures de charge qui en résulteraient pour l'industrie française. Vous auriez d'ailleurs demain à faire face, et dans de nombreux domaines, à des grèves de protestation comme nous en avons connues voici quelques semaines dans des secteurs où pourtant les mesures prises s'imposaient et d'urgence. C'est par conséquent déjà trop tard et si une décision de cette nature doit un jour intervenir, alors elle devra être préparée avec soin pour que puissent être prises en temps utile les dispositions nécessaires pour assurer sans heurts le processus de retour.

C'est trop tôt parce qu'à partir du moment où nous avons fait ce gigantesque effort et où l'Europe — il est permis de le dire aujourd'hui au lendemain de la conférence de La Haye — paraît enfin partie vers un nouveau destin — que nous sommes très nombreux à souhaiter ici — permettez-moi de dire que je jugerais singulier d'abandonner cette arme atomique au moment précis où nous allons peut-être avoir la possibilité d'en partager la charge avec les cinq ou six autres pays européens, en tous cas au moment précis où nous allons pouvoir en parler avec eux. Je sais très bien, ce disant, que je suis loin de la pensée du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

Selon lui, il nous l'a rappelé tout à l'heure, cette arme suppose un bouton unique commandé par une personne unique. C'est une thèse. J'en ai toujours défendu une autre. Et si, fidèle à cette thèse que j'ai défendue longtemps ici — et nous avons été nombreux à la défendre — du partage de la force nucléaire dans l'Europe des six ou des sept, si nous y restons fidèles, ce n'est pas au moment précis de la relance européenne que nous allons abandonner notre effort, alors que, justement, nous pouvons en conserver les bénéfices tout en partageant les charges.

M. le président. La parole est à M. Méric, pour explication de vote.

M. André Méric. A la suite de l'intervention de M. Dailly, je suis obligé de préciser le vote du groupe socialistes.

Nous avons toujours été contre la force de frappe. C'est une question de politique, comme l'a dit tout à l'heure M. le minis-

tre ; nous ne sommes pas d'accord avec la politique du Gouvernement, donc nous déposons un amendement justifiant notre opinion et nous demandons au Sénat de bien vouloir l'approuver.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?
Je mets aux voix l'amendement n° 18 par scrutin public.
Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.
(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.
(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 12 :

Nombre des votants	275
Nombre des suffrages exprimés	264
Majorité absolue des suffrages exprimés..	133
Pour l'adoption	103
Contre	161

Le Sénat n'a pas adopté.

M. André Méric. Il a eu tort !

M. le président. Le Sénat est maintenant appelé à se prononcer sur l'amendement n° 65, présenté par M. André Colin et les membres du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.

Personne ne demande la parole...
Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.
Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.
(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.
(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 13 :

Nombre des votants	268
Nombre des suffrages exprimés	251
Majorité absolue des suffrages exprimés..	126
Pour l'adoption	164
Contre	87

Le Sénat a adopté.

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

Je mets aux voix l'article 28, modifié par l'amendement n° 65, qui substitue au chiffre de 3.331.952.500 francs, montant des crédits de paiement, le chiffre de 3.150.174.500 francs.
(*L'article 28 ainsi modifié est adopté.*)

Article 58.

M. le président. « Art. 58. — Les dispositions des paragraphes I et III de l'article 75 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964 portant loi de finances pour 1965, complété par l'article 11 de la loi n° 65-1154 du 30 décembre 1965 portant loi de finances rectificative pour 1965, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1975. » — (*Adopté.*)

SERVICE DES ESSENCES

M. le président. Nous allons examiner maintenant les crédits et autorisations de programme concernant le budget annexe du service des essences, qui figurent aux articles 31 et 30 du projet de loi :

Article 31. — (*Mesures nouvelles.*)

M. le président. « I. — Autorisations de programme : 36.850.000 francs. »

Il n'y a pas d'observation ?
Je mets aux voix les autorisations de programme.
(*Les autorisations de programme sont adoptées.*)

M. le président. « II. — Crédits : 37.967.129 francs. » — (*Adopté.*)

Article 30. — (*Services votés.*)

« Crédits : 547.184.787 francs. » — (*Adopté.*)

SERVICE DES POUDRES

M. le président. Nous arrivons à l'examen des crédits et autorisations de programme concernant le budget annexe du service des poudres, qui figurent aux articles 31 et 30 du projet de loi :

Article 31. — (*Mesures nouvelles.*)

« I. — Autorisations de programme : 87 millions de francs. »

Il n'y a pas d'observation ?...
Je mets aux voix les autorisations de programme.
(*Les autorisations de programme sont adoptées.*)

M. le président. « II. — Crédits : 55.539.390 francs. » — (*Adopté.*)

Article 30. — (*Services votés.*)

« Crédits : 416.799.585 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Le Sénat a terminé l'examen des dispositions concernant les dépenses militaires.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur la proposition de loi de M. Etienne Dailly, tendant à modifier le dernier alinéa de l'article 127 de la loi n° 66-537 sur les sociétés commerciales (n° 54, 1969-1970).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 84 et distribué.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, jeudi 4 décembre, à onze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1970, adopté par l'Assemblée nationale [n° 55 et 56 (1969-1970). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales.

Affaires culturelles (arts et lettres, cinéma, théâtres nationaux, monuments historiques) :

M. Edouard Bonnefous, rapporteur spécial (rapport n° 56, tome IV, annexe n° 1) ;

MM. Jean de Bagneux, Georges Lamousse et Michel Miroudot, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 57, tomes I, II et III).

Intérieur. — Intérieur : rapatriés.

M. Joseph Raybaud, rapporteur spécial (rapport n° 56, tome IV, annexe n° 16) ;

M. Jean Nayrou, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (avis n° 61, tome I).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le jeudi 4 décembre 1969, à deux heures trente minutes.*)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 3 DECEMBRE 1969

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

961. — 3 décembre 1969. — **M. Jacques Carat** expose à **M. le ministre de la justice** que les restrictions budgétaires retardent de façon fâcheuse la construction des palais de justice prévus dans les nouveaux départements de l'agglomération parisienne. Dans le Val-de-Marne notamment, l'ajournement de l'acquisition des terrains, le blocage des crédits d'étude délégués au ministre des affaires culturelles font qu'au mieux la justice ne sera départementalisée que six ans après les autres administrations et qu'en attendant elle sera écartelée entre Paris, Corbeil, Créteil et Versailles. Il lui demande s'il a l'intention de faire débloquent rapidement les crédits d'études qui avaient été ouverts et si, dans le même temps, il ne serait pas possible d'étendre de façon limitée la compétence du tribunal de Créteil.

962. — 3 décembre 1969. — **M. Emile Durieux** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les communes qui doivent construire des classes primaires perçoivent, conformément aux dispositions du décret n° 63-1374 du 31 décembre 1963, une somme de 77.000 francs par classe, ladite somme devant couvrir également les annexes, cour, préau, sanitaire et un logement de fonction; que par lettre du 23 septembre 1968 son prédécesseur lui a fait savoir qu'« aucune dérogation aux dispositions du décret n° 63-1374 du 31 décembre 1963, et particulièrement de son article 6, n'est intervenue depuis cette date; les hausses de prix survenues en cours d'exécution des travaux sont à la charge des collectivités ». Il lui demande s'il ne considère pas que les changements sont assez importants depuis 1963 pour apporter une modification aux règles précitées et pour faire bénéficier les collectivités qui doivent construire des classes primaires et des classes maternelles d'un coefficient d'adaptation comme cela existe en ce qui concerne les constructions du secondaire.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 3 DECEMBRE 1969

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.* »

9018. — 3 décembre 1969. — **M. Marcel Molle** expose à **M. le ministre de la justice** que, aux termes de l'article 78 du décret n° 64-472 du 20 juin 1967 fixant les dispositions transitoires relatives à l'intégration des personnels des greffes et des secrétariats de parquet dans les corps de fonctionnaires des services judiciaires, seuls les employés rémunérés ont droit à l'intégration comme

fonctionnaires ou agents contractuels. Cette exigence de la rémunération ne disparaît que lorsqu'il s'agit du descendant du greffier titulaire de l'office. Or, dans de nombreux cas les épouses de greffiers sont des collaboratrices constantes de leur mari et même, quelquefois, assurent en fait la gestion du greffe, mais elles ne reçoivent pas de rémunération. Lorsqu'elles deviennent veuves, ces femmes se trouvent ainsi évincées de la profession qu'elles ont exercée pendant de nombreuses années. Il lui demande en conséquence s'il ne serait pas possible d'envisager, à l'heure où les effectifs des secrétariats-greffes sont si insuffisants, l'intégration de tels éléments certainement très valables, lorsqu'ils remplissent les autres conditions requises.

9019. — 3 décembre 1969. — **M. Jacques Ménard** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'une mère a fait donation à titre de partage anticipé à ses deux fils d'un fonds de commerce de vente au détail en toute propriété. A l'occasion de cette opération a été demandé le bénéfice de l'article 41 du code général des impôts accordant le bénéfice d'un sursis d'imposition des plus-values sous les conditions habituelles. Les deux enfants propriétaires du fonds envisagent de constituer, aujourd'hui, entre eux deux seulement, une société à responsabilité limitée ayant pour objet l'exploitation dudit fonds moyennant un bail de gérance libre. Il ne paraît pas que cette opération soit susceptible d'entraîner la perte du bénéfice des dispositions de l'article 41 du code général des impôts. Il lui demande si cette manière de voir est bien celle de l'administration.

9020. — 3 décembre 1969. — **Mme Catherine Lagatu** expose à **M. le ministre des transports** que dans le cadre des réformes de structures administratives de la S. N. C. F. arrêtées par son conseil d'administration il est prévu des mesures de déconcentration telles que le départ en province de certains services administratifs centraux (caisse des retraites, caisse de prévoyance, contrôle des recettes marchandises et laboratoires), soit approximativement 2.000 personnes: la caisse des retraites serait transportée à Marseille ainsi que la caisse de prévoyance; le contrôle des recettes marchandises à Strasbourg ou Mulhouse; les laboratoires à Lille. Cette déconcentration de grands services de la direction générale de la S. N. C. F. serait imposée par les services de l'aménagement du territoire, tandis qu'une autorisation de construire un building qui permettrait de regrouper la plupart des services de la direction générale serait accordée en contrepartie de ce départ. Elle croit devoir lui exprimer l'émotion et l'hostilité suscitées parmi le personnel par la perspective de ces départs. En effet, les villes qui accueilleront ce personnel sont déjà fortement peuplées, les chemins ne sont pas assurés d'y trouver les équipements sociaux (logements, crèches, écoles, lycées, etc.) nécessaires pour eux et leur famille. Rien n'indique que des crédits spéciaux soient prévus à cet effet dans les villes précitées. Elle serait désireuse de savoir quel intérêt motive le départ de ces services; qui bénéficiera des terrains ainsi libérés par la S. N. C. F. dans divers arrondissements de Paris; ce qu'il en est de l'autonomie de gestion de la S. N. C. F. si la direction de l'entreprise ne prend pas elle-même la décision de ces déconcentrations. D'autre part, il n'apparaît pas qu'il y ait un intérêt économique ou technique particulier au transfert en province de ces services, bien au contraire, étant donné qu'il s'agit de les déconcentrer dans des villes déjà saturées. Dans ces conditions, elle lui demande de lui faire savoir s'il ne lui paraît pas préférable de voir regroupés à Paris, dans un building dont l'emplacement pourrait se situer sur les terrains de la S. N. C. F., les services intéressés dont rien ne justifie le départ en province.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

M. le ministre des affaires étrangères fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'il a répondu directement à la question écrite n° 8044 posée le 30 novembre 1968 par **M. André Armengaud**.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

Séance du mercredi 3 décembre 1969.

SCRUTIN (N° 10)

Sur l'amendement (n° 39) de M. Marcel Souquet et des membres du groupe socialiste au titre IV, état B (transports terrestres), du projet de loi de finances pour 1970.

Nombre des votants..... 276
 Nombre des suffrages exprimés..... 236
 Majorité absolue des suffrages exprimés..... 119

Pour l'adoption 72
 Contre 164

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.

André Aubry.
 Clément Balestra.
 Jean Bardol.
 André Barroux.
 Jean Bène.
 Aimé Bergeal.
 Roger Besson.
 Serge Boucheny.
 Marcel Boulangé.
 Pierre Bouneau.
 Marcel Brégégère.
 Jacques Carat.
 Roger Carcassonne.
 Marcel Champeix.
 Fernand Chatelain.
 Georges Cogniot.
 Antoine Courrière.
 Maurice Coutrot.
 Georges Dardel.
 Marcel Darou.
 Michel Darras.
 Léon David.
 Roger Delagnes.
 Emile Dubois (Nord).
 Jacques Duclos.

Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.
 Marcel Gargar.
 Roger Gaudon.
 Abel Gauthier
 (Puy-de-Dôme).
 Jean Geoffroy.
 Pierre Giraud.
 Mme Marie-Thérèse
 Goutmann.
 Léon-Jean Grégory.
 Marcel Guislain.
 Raymond Guyot.
 Henri Henneguella.
 Maxime Javelly.
 Jean Lacaze.
 Mme Catherine
 Lagatu.
 Georges Lamousse.
 Adrien Laplace.
 Robert Laucournet.
 Edouard Le Bellegou.
 Fernand Lefort.
 Jean Lhospied.
 Pierre Marclhacy.

Marcel Mathy.
 André Méric.
 Léon Messaud.
 Gérard Minvielle.
 Paul Mistral.
 Gabriel Montpied.
 Louis Namy.
 Jean Nayrou.
 Paul Pauly.
 Jean Périquier.
 Fernand Poignant.
 Mlle Irma Rapuzzi.
 Alex Roubert.
 Georges Rougeron.
 Guy Schmaus.
 Abel Sempé.
 Edouard Soldani.
 Marcel Souquet.
 Charles Suran.
 Edgar Tailhades.
 Louis Talamoni.
 Henri Tournan.
 Fernand Verdeille.
 Maurice Vérillon.
 Hector Viron.

Ont voté contre :

MM.

Ahmed Abdallah.
 Hubert d'Andigné.
 Louis André.
 André Armengaud.
 Jean Aubin.
 Jean de Bagneux.
 Octave Bajoux.
 Hamadou Barkat
 Gourat.
 Edmond Barrachin.
 Maurice Bayrou.
 Joseph Beaujannot.
 Jean Bertaud.
 Général Antoine
 Béthouart.
 Jean-Pierre Blanc.
 Jean-Pierre Blanchet.
 René Blondelle.
 Raymond Bonnefous
 (Aveyron).
 Georges Bonnet.
 Charles Bosson.
 Jean-Marie Bouloux.
 Amédée Bouquerel.
 Jean-Eric Bousch.
 Robert Bouvard.
 Martial Brousse
 (Meuse).
 Pierre Brun (Seine-et-
 Marne).
 Raymond Brun
 (Gironde).
 Robert Bruyneel.
 Mme Marie-Hélène
 Cardot.
 Pierre Carous.
 Maurice Carrier.
 Charles Cathala.
 Léon Chambaretaud.
 Michel Chauty.
 Adolphe Chauvin.
 Albert Chavanac.

Pierre de Chevigny.
 André Colin
 (Finistère).
 Francisque Collomb.
 Yvon Coudé
 du Foresto.
 Louis Courroy.
 Etienne Dailly.
 Roger Deblock.
 Jean Deguise.
 Claudius Delorme.
 Jacques Descours
 Desacres.
 Henri Desseigne.
 André Diligent.
 Paul Driant.
 Hector Dubois (Oise).
 Charles Durand
 (Cher).
 Hubert Durand
 (Vendée).
 Yves Durand
 (Vendée).
 François Duval.
 Jean Errecart.
 Fernand Esseul.
 Yves Estève.
 Charles Ferrant.
 Jean Fleury.
 Marcel Fortier.
 André Fosset.
 Pierre Garet.
 Lucien Gautier
 (Maine-et-Loire).
 Victor Golvan.
 Jean Gravier (Jura).
 Robert Gravier (Meur-
 the-et-Moselle).
 Louis Gros.
 Paul Guillaud.
 Paul Guillaumot.
 Louis Guillou.

Jacques Habert.
 Roger du Halgout.
 Yves Hamon.
 Baudouin de Haute-
 clocque.
 Jacques Henriet.
 Roger Houdet.
 René Jager.
 Eugène Jan.ain.
 Léon Jozeau-Marigné.
 Louis Jung.
 Lucien Junillon.
 Michel Kauffmann.
 Alfred Kieffer.
 Michel Kistler.
 Jean de Lachomette.
 Henri Lafleur.
 Maurice Lalloy.
 Marcel Lambert.
 Emmanuel Lartigue.
 Robert Laurens.
 Guy de La Vasselais.
 Arthur Lavy.
 Jean Lecanuet.
 Jean Legaret.
 Marcel Legros.
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 François Levacher.
 Robert Liot.
 Henry Lose.
 Jean-Marie Louvel.
 Ladislav du Luart.
 Pierre Maille
 (Somme).
 Georges Marie-Anne.
 Louis Martin (Loire).
 Marcel Martin (Meur-
 the-et-Moselle).
 Jean-Baptiste Mathias.
 Michel Maurice-Boka-
 nowski.

Jacques Maury.
 Jacques Ménard.
 Roger Menu.
 André Messager.
 André Mignot.
 Paul Minot.
 Michel Miroudot.
 Marcel Molle.
 Max Monichon.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de Monta-
 lembert.
 André Montell.
 Lucien De Montigny.
 Léon Motais de Nar-
 bonne.
 Jean Natali.
 Jean Noury.
 Marcel Nuninger.

Dominique Pado.
 Henri Parisot.
 François Patenôtre.
 Marc Pauzet.
 Paul Pelleray.
 Albert Pen.
 Lucien Perdereau.
 Guy Petit.
 Paul Piales.
 André Picard.
 Jacques Piot.
 Alfred Poroï.
 Georges Portmann.
 Roger Poudonson.
 Marcel Prélot.
 Henri Prêtre.
 Pierre Prost.
 Jacques Rastoin.
 Georges Repiquet.
 Paul Ribeyre.

Maurice Sambron.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiele.
 François Schleiter.
 Robert Schmitt.
 Robert Soudant.
 Jacques Soufflet.
 Pierre-Christian Tait-
 tinger.
 Henri Terré.
 René Tinant.
 René Travert.
 Raoul Vadepied.
 Amédée Valeau.
 Jacques Vassor.
 Jean-Louis Vigier.
 Robert Vignon.
 Michel Yver.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

Se sont abstenus :

MM.

Pierre Barbier.
 Jean Berthoin.
 Auguste Billiemaz.
 Raymond Boin.
 Pierre Bourda.
 Joseph Brayard.
 Louis Brives.
 Pierre Brousse
 (Hérault).
 Henri Caillavet.
 André Cornu.
 Roger Courbatère.
 Mme Suzanne
 Crémieux.

Baptiste Dufeu.
 André Dulin.
 Pierre de Félice.
 Jean Filippi.
 François Giacobbi.
 Lucien Grand.
 Gustave Héon.
 Charles Laurent-
 Thouverey.
 Modeste Legouez.
 Pierre Mailhe (Hautes-
 Pyrénées).
 Paul Massa.
 Pierre-René Mathey.
 Gaston Monnerville.

Roger Morève.
 André Morice.
 Gaston Pams.
 Guy Pascaud.
 Jacques Pelletier.
 Jules Pinsard.
 Auguste Pinton.
 Joseph Raybaud.
 Etienne Restat.
 Eugène Romaine.
 Vincent Rotinat.
 Charles Sinsout.
 Jacques Verneuil.
 Joseph Voyant.
 Raymond de Wazières.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Edouard Bonnefous (Yvelines), Jean Colin (Essonne), Roger Duchet, Marcel Pellenc.

Excusés ou absents par congé :

MM. Alfred Isautier et Louis Thioléron.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 281
 Nombre des suffrages exprimés..... 240
 Majorité absolue des suffrages exprimés..... 121

Pour l'adoption 73
 Contre 167

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 11)

Sur l'amendement (n° 69) de M. André Méric et des membres du groupe socialiste au titre III, état B, (aviation civile) du projet de loi de finances pour 1970.

Nombre des votants..... 262
 Nombre des suffrages exprimés..... 262
 Majorité absolue des suffrages exprimés..... 132

Pour l'adoption 71
 Contre 191

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.

André Aubry.
 Clément Balestra.
 Jean Bardol.
 André Barroux.
 Jean Bène.
 Aimé Bergeal.
 Roger Besson.
 Serge Boucheny.

Marcel Boulangé.
 Marcel Brégégère.
 Jacques Carat.
 Roger Carcassonne.
 Marcel Champeix.
 Fernand Chatelain.
 Georges Cogniot.
 Antoine Courrière.
 Maurice Coutrot.

Georges Dardel.
 Marcel Darou.
 Michel Darras.
 Léon David.
 Roger Delagnes.
 Emile Dubois (Nord).
 Jacques Duclos.
 Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.

Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier
(Puy-de-Dôme).
Jean Geoffroy.
Pierre Giraud.
Mme Marie-Thérèse
Goutmann.
Léon-Jean Grégory.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Henri Henneguelle.
Maxime Javelly.
Jean Lacaze.
Mme Catherine
Lagatu.

Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Edouard Le Bellegou.
Fernand Lefort.
Jean Lhospied.
Pierre Marcilhacy.
Marcel Mathy.
André Méric.
Léon Messaud.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Gabriel Montpied.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Paul Pauly.

Jean Périquier.
Fernand Poignant.
Mlle Irma Rapuzzi.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Guy Schmaus.
Abel Sempé.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.
Charles Suran.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.
Henri Tournan.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Hector Viron.

Yves Durand
(Vendée).
Jacques Habert.
Lucien Junillon.

Guy de La Vasselais.
Louis Martin (Loire).
Marcel Martin (Meur-
the-et-Moselle).

Marcel Pellenc.
Albert Pen.
Marcel Prélot.
Pierre Prost.

Excusés ou absents par congé :

MM. Alfred Isautier et Louis Thioléron.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	268
Nombre des suffrages exprimés.....	268
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	135
Pour l'adoption	71
Contre	197

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 12)

Sur l'amendement (n° 18) de M. Pierre Giraud et des membres du groupe socialiste à l'article 28 du projet de loi de finances pour 1970. (Dépenses militaires.)

Nombre des votants.....	274
Nombre des suffrages exprimés.....	263
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	132
Pour l'adoption.....	104
Contre	159

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
André Aubry.
Clément Balestra.
Pierre Barbier.
Jean Bardol.
André Barroux.
Jean Bène.
Aimé Bergeal.
Roger Besson.
Auguste Billiemaz.
Edouard Bonnefous
(Yvelines).
Serge Boucheny.
Marcel Boulangé.
Pierre Bourda.
Joseph Brayard.
Marcel Brégégère.
Louis Brives.
Pierre Brousse
(Hérault).
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Roger Carcassonne.
Marcel Champetx.
Fernand Chatelain.
Georges Cogniot.
Jean Colin (Essonne).
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Mme Suzanne
Crémieux.
Georges Dardel.
Marcel Darou.
Michel Darras.
Léon David.
Roger Delagnes.
Emile Dubois (Nord).
Jacques Duclos.

André Dulin.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Pierre de Félice.
Jean Filippi.
Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier
(Puy-de-Dôme).
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Pierre Giraud.
Mme Marie-Thérèse
Goutmann.
Lucien Grand.
Léon-Jean Grégory.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Henri Henneguelle.
Maxime Javelly.
Jean Lacaze.
Mme Catherine
Lagatu.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Charles Laurent-
Thouverey.
Guy de La Vasselais.
Edouard Le Bellegou.
Fernand Lefort.
Jean Lhospied.
Pierre Mailhe (Hautes-
Pyrénées).
Pierre Marcilhacy.
Paul Massa.
Marcel Mathy.
André Méric.

Léon Messaud.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Gaston Monnerville.
Gabrie' Montpied.
Roger Morève.
André Morice.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Guy Pascaud.
Paul Pauly.
Jacques Pelletier.
Jean Périquier.
Guy Petit.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Fernand Poignant.
Mlle Irma Rapuzzi.
Etienne Restat.
Eugène Romaine.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Guy Schmaus.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.
Charles Suran.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.
Henri Tournan.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil.
Hector Viron.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.

Ont voté contre :

MM.
Ahmed Abdallah.
Hubert d'Andigné.
Louis André.
André Armengaud.
Jean Aubin.

Jean de Bagneux.
Octave Bajeux.
Hamadou Barkat
Gourat.
Edmond Barrachin.
Maurice Bayrou.

Joseph Beaujannot.
Jean Bertaud.
Général Antoine
Béthouart.
Jean-Pierre Blanc.
Jean-Pierre Blanchet.

Ont voté contre :

Charles Durand
(Cher).
Hubert Durand
(Vendée).
François Duval.
Jean Errecart.
Fernand Esseul.
Yves Estève.
Pierre de Félice.
Charles Ferrant.
Jean Filippi.
Jean Fleury.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Pierre Garet.
Lucien Gautier
(Maine-et-Loire).
François Giacobbi.
Victor Golvan.
Lucien Grand.
Jean Gravier (Jura).
Robert Gravier (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaume.
Louis Guillou.
Roger du Halgouet.
Yves Hamon.
Baudouin de Haute-
clocque.
Jacques Henriet.
Gustave Héon.
Roger Houdet.
René Jager.
Eugène Jamain.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Alfred Kieffer.
Michel Kistler.
Jean de Lachomette.
Henri Lafleur.
Maurice Lalloy.
Marcel Lambert.
Emmanuel Lartigue.
Robert Laurens.
Charles Laurent-
Thouverey.
Arthur Lavy.
Jean Lecanuet.
Jean Legaret.
Modeste Legouez.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
François Levacher.
Robert Liot.
Henry Loste.
Jean-Marie Louvel.
Ladislav du Luart.
Pierre Mailhe (Hautes-
Pyrénées).
Pierre Maille
(Somme).
Georges Marie-Anne.
Paul Massa.
Pierre-René Mathey.
Jean-Baptiste Mathias.
Michel Maurice-Boka-
nowski.
Jacques Maury.

Jacques Ménard.
Roger Menu.
André Messenger.
André Mignot.
Paul Minot.
Michel Miroudot.
Marcel Molle.
Max Monichon.
Gaston Monnerville.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
André Monteil.
Lucien De Montigny.
Roger Morève.
André Morice.
Léon Motais de Nar-
bonne.
Jean Natali.
Jean Noury.
Marcel Nuninger.
Dominique Pado.
Gaston Pams.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
François Patenôte.
Marc Pauzet.
Paul Pelleray.
Jacques Pelletier.
Lucien Perdereau.
Guy Petit.
Paul Piales.
André Picard.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Jacques Piot.
Alfred Poroï.
Georges Portmann.
Roger Poudonson.
Henri Prêtre.
Jacques Rastoin.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Maurice Sambron.
Jean Sauvage.
Pierre Schiele.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Charles Sinsout.
Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Tait-
tinger.
Henri Terré.
René Tinant.
René Travert.
Raoul Vadepiéd.
Amédée Valeau.
Jacques Vassor.
Jacques Verneuil.
Jean-Louis Vigier.
Robert Vignon.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Jean-Pierre Blanchet.
Raymond Brun
(Gironde).

Charles Cathala.
Léon Chambaretaud.
Michel Chauty.

Jean Colin (Essonne).
Francisque Collomb.
Roger Duchet.

René Blondelle.
Raymond Boin.
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Bonnet.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Robert Bouvard.
Martial Brousse (Meuse).
Pierre Brun (Seine-et-Marne).
Robert Bruyneel.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Pierre Carous.
Maurice Carrier.
Charles Cathala.
Léon Chambaretaud.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Albert Chavanac.
Pierre de Chevigny.
André Colin (Finistère).
Francisque Collomb.
Louis Courroy.
Etienne Dailly.
Roger Deblock.
Jean Deguise.
Claudius Delorme.
Jacques Descours Desacres.
Henri Deseigne.
André Diligent.
Paul Driant.
Hector Dubois (Oise).
Charles Durand (Cher).
Hubert Durand (Vendée).
Yves Durand (Vendée).
François Duval.
Jean Errecart.
Fernand Esseul.
Yves Estève.
Charles Ferrant.
Jean Fleury.
Marcel Fortier.
André Fosset.

Pierre Garet.
Lucien Gautier (Maine-et-Loire).
Victor Golyan.
Jean Gravier (Jura).
Robert Gravier (Meurthe-et-Moselle).
Louis Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumeot.
Louis Guillou.
Jacques Habret.
Roger du Halgouet.
Yves Hamon.
Baudouin de Haute-cloque.
Jacques Henriet.
Gustave Héon.
Roger Houdet.
René Jager.
Eugène Jamain.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Lucien Junillon.
Michel Kauffmann.
Alfred Kieffer.
Michel Kistler.
Jean de Lachomette.
Maurice Lalloy.
Marcel Lambert.
Emmanuel Lartigue.
Robert Laurens.
Arthur Lavy.
Jean Lecanuët.
Jean Legaret.
Modeste Legouez.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Robert Liot.
Jean-Marie Louvel.
Ladislas du Luart.
Pierre Maille (Somme).
Georges Marie-Anne.
Louis Martin (Loire).
Pierre-René Mathy.
Jean-Baptiste Mathias.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Maury.
Jacques Ménard.
Roger Menu.
André Messager.
André Mignot.

Paul Minot.
Michel Miroudot.
Marcel Molle.
Max Monichon.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
André Monteil.
Lucien De Montigny.
Léon Motais de Narbonne.
Jean Natali.
Jean Noury.
Marcel Nuninger.
Henri Parisot.
François Patenôtre.
Marc Pautzet.
Paul Pelleray.
Albert Pen.
Lucien Perdereau.
Paul Piales.
André Picard.
Jacques Piot.
Alfred Poroi.
Georges Portmann.
Roger Poudonson.
Marcel Prélot.
Henri Prêtre.
Jacques Rastoin.
Georges Repiquet.
Paul Ribeyre.
Maurice Sambron.
Jean Sauvage.
Pierre Schiele.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Taittinger.
Henri Terré.
René Tinant.
René Travert.
Raoul Vadepiéd.
Amédée Valeau.
Jacques Vassor.
Jean-Louis Vigier.
Robert Vignon.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

SCRUTIN (N° 13)

Sur l'amendement (n° 65) de M. André Colin et des membres du groupe de l'Union centriste des démocrates de progrès à l'article 28 du projet de loi de finances pour 1970. (Dépenses militaires.)

Nombre des votants..... 271
Nombre des suffrages exprimés..... 253
Majorité absolue des suffrages exprimés..... 127

Pour l'adoption..... 164
Contre..... 89

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Jean Aubin.
André Aubry.
Octave Bajeux.
Clément Balestra.
Pierre Barbier.
Jean Bardol.
André Barroux.
Joseph Beaujannot.
Jean Bène.
Aimé Bergeal.
Roger Besson.
Général Antoine Béthouart.
Auguste Billiemaz.
Jean-Pierre Blanc.
René Blondelle.
Edouard Bonnefous (Yvelines).
Charles Bosson.
Serge Boucheny.
Marcel Boulangé.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Pierre Bourda.
Joseph Brayard.
Marcel Brégégère.
Louis Brives.
Martial Brousse (Meuse).
Pierre Brousse (Hérault).
Robert Bruyneel.
Henri Caillaudet.
Jacques Carat.
Roger Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
Adolphe Chauvin.
Georges Cogniot.
André Colin (Finistère).
Jean Colin (Essonne).
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Mme Suzanne Crémieux.
Georges Dardel.
Marcel Darou.
Michel Darras.
Léon David.
Jean Deguise.
Roger Delagnes.
Claudius Delorme.
Henri Deseigne.
André Diligent.
Emile Dubois (Nord).
Jacques Duclos.
André Dulin.

Charles Durand (Cher).
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Jean Errecart.
Pierre de Félice.
Charles Ferrant.
Jean Filippi.
André Fosset.
Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier (Puy-de-Dôme).
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Pierre Giraud.
Mme Marie-Thérèse Goutmann.
Lucien Grand.
Jean Gravier (Jura).
Léon-Jean Grégory.
Louis Guillou.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Yves Hamon.
Baudouin de Haute-cloque.
Henri Henneguelle.
René Jager.
Eugène Jamain.
Maxime Javelly.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Alfred Kieffer.
Michel Kistler.
Jean Lacaze.
Mme Catherine Lagatu.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Charles Laurent-Thouvery.
Guy de La Vasselais.
Edouard Le Bellegou.
Jean Lecanuët.
Fernand Lefort.
Bernard Lemarié.
François Levacher.
Jean Lhospied.
Jean-Marie Louvel.
Pierre Maille (Hautes-Pyrénées).
Pierre Maille (Somme).
Pierre Marcihacy.
Paul Massa.
Marcel Mathy.
Jacques Maury.
Roger Menu.

André Méric.
André Messenger.
Léon Messaud.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Marcel Molle.
Gaston Monnerville.
René Monory.
Claude Mont.
André Monteil.
Lucien De Montigny.
Gabriel Montpied.
Roger Morève.
André Morice.
Léon Motais de Narbonne.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Jean Noury.
Marcel Nuninger.
Dominique Pado.
Guy Pascaud.
Paul Pauly.
Jacques Pelletier.
Lucien Perdereau.
Jean Péridier.
Guy Petit.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Fernand Poignant.
Roger Poudonson.
Mlle Irma Rapuzzi.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Eugène Romaine.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Jean Sauvage.
Pierre Schiele.
Guy Schmaus.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Robert Soudant.
Marcel Souquet.
Charles Suran.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.
René Tinant.
Henri Tournan.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Vassor.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil.
Hector Viron.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Se sont abstenus :

MM.
Jean Berthoin.
André Cornu.
Roger Courbatère.
Baptiste Dufeu.

François Levacher.
Marcel Martin (Meurthe-et-Moselle).
Dominique Pado.

Gaston Pams.
Pierre Prost.
Joseph Raybaud.
Vincent Rotinat.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Raymond Brun (Gironde).

Yvon Coudé du Foresto.
Roger Duchet.

Henri Lafleur.
Henry Loste.
Marcel Pellenc.

Excusés ou absents par congé :

MM. Alfred Isautier et Louis Thioléron.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 275
Nombre des suffrages exprimés..... 264
Majorité absolue des suffrages exprimés..... 133

Pour l'adoption 103
Contre 161

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont voté contre :

MM.
Ahmed Abdallah.
Louis André.
Jean de Bagneux.
Hamadou Barkat Gourat.
Edmond Barrachin.
Maurice Bayrou.
Jean Bertaud.
Jean-Pierre Blanchet.
Raymond Boin.
Raymond Bonnefous (Aveyron).

Georges Bonnet.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Robert Bouvard.
Pierre Brun (Seine-et-Marne).
Pierre Carous.
Maurice Carrier.
Charles Cathala.
Léon Chambaretaud.
Michel Chauty.
Albert Chavanac.
Pierre de Chevigny.

Francisque Collomb.
Louis Courroy.
Etienne Dailly.
Jacques Descours Desacres.
Paul Driant.
Hector Dubois (Oise).
Hubert Durand (Vendée).
Yves Durand (Vendée).
François Duval.
Fernand Esseul.

Yves Estève.
Jean Fleury.
Marcel Fortier.
Pierre Garet.
Lucien Gautier
(Maine-et-Loire).
Victor Golvan.
Robert Gravier (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Gros.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Roger du Hailouet.
Jacques Henriet.
Roger Houdet.
Léon Jozeau-Marigné.
Lucien Junillon.
Jean de Lachomette.
Maurice Lalloy.
Marcel Lambert.
Emmanuel Lartigue.

Robert Laurens.
Arthur Lavy.
Jean Legaret.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Robert Liot.
Georges Marie-Anne.
Louis Martin (Loire).
Pierre-René Mathy.
Jean-Baptiste Mathias.
Michel Maurice-Boka-
nowski.
André Mignot.
Paul Minot.
Michel Miroudot.
Max Monichon.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Jean Natali.
Henri Parisot.
François Patenôtre.

Marc Pauzet.
Albert Pen.
Jacques Piot.
Alfred Poroi.
Georges Portmann.
Marcel Prélot.
Henri Prêtre.
Jacques Rastoin.
Georges Repiquet.
Maurice Sambron.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Tait-
tinger.
Henri Terré.
Amédée Valeau.
Jean-Louis Vigier.
Robert Vignon.
Michel Yver.

Se sont abstenus :

MM.
Hubert d'Andigné.
Jean Berthoin.
André Cornu.
Roger Courbatère.
Roger Deblock.
Baptiste Dufeu.

Paul Guillard.
Ladislav du Luart.
Marcel Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Gaston Pams.
Paul Pelleray.

Paul Piales.
André Picard.
Pierre Prost.
Joseph Raybaud.
Vincent Rotinat.
René Travert.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
André Armengaud.
Raymond Brun
(Gironde).

Yvon Coudé
du Foresto.
Roger Duchet.
Gustave Héon.
Henri Lafleur.

Modeste Legouez.
Henry Loste.
Jacques Ménard.
Marcel Pellenc.

Excusés ou absents par congé :

MM. Alfred Isautier et Louis Thioléron.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	268
Nombre des suffrages exprimés.....	251
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	126

Pour l'adoption	164
Contre	87

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé-
ment à la liste de scrutin ci-dessus.