

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 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 22^e SEANCE

Séance du Vendredi 26 Novembre 1971.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

1. — Procès-verbal (p. 2340).

2. — Loi de finances pour 1972. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2340).

Prestations sociales agricoles :

MM. Max Monichon, rapporteur spécial ; Robert Soudant, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Bernard Pons, secrétaire d'Etat à l'Agriculture ; Léon David, Hubert d'Andigné, Michel Cointat, ministre de l'Agriculture ; Jacques Henriot.

Sur les crédits de l'article 21 :

Amendement n° 57 de M. Robert Soudant. — MM. le rapporteur pour avis, Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; le ministre, le rapporteur spécial, André Dulin, le secrétaire d'Etat, Louis Courroy. — Renvoi en commission.

Sur l'article 30 :

Amendement n° 55 de la commission. — MM. le rapporteur général, le ministre. — Adoption.

Suspension et reprise de la séance.

Mlle Irma Rapuzzi, au nom de la commission des finances.

Suspension et reprise de la séance.

Sur les crédits de l'article 21 (*suite*) :

Amendement n° 57 de M. Robert Soudant. — MM. le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis, le ministre, André Dulin, Louis Courroy, le rapporteur général. — Adoption au scrutin public.

Art. 41 : adoption.

Art. 42 :

Amendement n° 60 de M. Robert Soudant. — MM. Robert Soudant, le ministre, le rapporteur spécial. — Adoption.

Amendement n° 58 de M. Hubert d'Andigné. — M. Hubert d'Andigné. — Retrait.

Amendement n° 61 de M. Robert Soudant. — Retrait.

Amendement n° 65 du Gouvernement. — MM. le ministre, le rapporteur spécial. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Transports terrestres :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Roger Gaudon, Pierre Brousse, Serge Boucheny.

PRÉSIDENTE DE M. JACQUES SOUFFLET

MM. Jean Chamant, ministre des transports ; le rapporteur pour avis, Pierre Brousse, Jacques Henriot, le rapporteur général, Jacques Eberhard, Mlle le rapporteur spécial.

Sur le titre IV de l'état B :
Amendement n° 69 de M. Pierre Brousse. — M. Pierre Brousse, Mlle le rapporteur spécial, MM. le ministre, Jean Bertaud, Roger Gaudon, Mlle Irma Rapuzzi, M. Louis Courroy. — Rejet.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

3. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2371).

4. — Loi de finances pour 1972. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2371).

Marine marchande :

MM. Jean Bardol, rapporteur spécial ; Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jacques Eberhard, Jean Colin, Marcel Gargar, Jean Chamant, ministre des transports.

Art. 60 : adoption.

5. — Transmission de projets de loi (p. 2383).

6. — Ordre du jour (p. 2383).

PRÉSIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures 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 1972

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 1972, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 26 et 27 (1971-1972).]

Prestations sociales agricoles.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe des prestations sociales agricoles.

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

M. Max Monichon, 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, avant d'aborder l'analyse du budget annexe des prestations sociales agricoles pour 1972, il serait peut-être utile de signaler ce qui caractérise l'évolution de ce budget depuis sa création.

Les deux phénomènes suivants s'inscrivent en effet comme déterminants dans l'évolution du budget : d'une part, la diminution du nombre des cotisants et d'autre part, l'augmentation du montant des prestations.

Devant ces deux impératifs l'effort à faire paraît donc permanent et il ressort d'ailleurs de l'analyse des budgets précédents, comme il ressortira, je crois, de l'analyse du budget de 1972. Cet effort s'adresse à la fois à la profession et à l'Etat. Il n'est peut-être pas téméraire de dire que tant que la mutation du monde agricole n'aura pas trouvé un palier, cet effort devra être à peu près permanent.

La participation de l'Etat, sous forme de subventions budgétaires, est particulièrement visible. Elle participe à accréditer aux yeux des censeurs mal informés que les agriculteurs sont des assistés de la nation. Cette conclusion est aussi injuste qu'inexacte. Nous nous inscrivons contre un tel jugement émanant généralement de personnes insuffisamment informées.

Le budget annexe des prestations sociales agricoles a, comme chaque budget de ce pays, sa zone d'ombre et sa zone de lumière. Voyons la dernière et nous aborderons la première au travers de l'analyse du budget.

Au titre de la zone de lumière — je pense qu'il est bon de le rappeler et M. le ministre de l'agriculture l'a souligné lors de la discussion à l'Assemblée nationale —, le système de protection sociale de l'agriculture est en France bien supérieur à celui qui existe dans les autres pays du Marché commun. Cette constatation est à porter au crédit de notre pays, c'est-à-dire au crédit à la fois de la profession qui participe au financement et du budget général, donc du Gouvernement, qui y contribue de son côté.

Mais, malgré cette constatation et toujours dans la zone de lumière, il est bon de rappeler les soucis et les efforts qui restent à faire pour parvenir à la parité entre les prestations servies au titre du régime agricole et celles qui relèvent du régime général. L'action doit être permanente et méritoire. Elle doit tenir compte des possibilités de financement des exploitants, de l'accroissement du financement extérieur et du financement à provenir du budget.

Voilà ce qui peut être dit à l'intérieur de la zone de lumière.

Voyons maintenant la zone des ombres. L'analyse du budget annexe des prestations sociales agricoles, le B. A. P. S. A., nous permet de constater qu'en 1972 l'ensemble du système de protection sociale agricole, c'est-à-dire celui qui intéresse les exploitants et celui qui intéresse les salariés, atteint un montant de 14.800 millions de francs.

Est-ce à dire, à la cadence à laquelle croît ce budget d'une année sur l'autre, que nous atteindrons 20 milliards d'ici à 1975 ? Je ne crois pas que le chiffre soit excessif ; il doit nous rendre, les uns et les autres, Gouvernement et Parlement, attentifs à cette perspective.

A l'intérieur de ce volume de 14.800 millions se situe le budget annexe dont nous avons à connaître ce matin et qui s'inscrit pour 10.226 millions en recettes et en dépenses. Son total accuse par rapport à 1971 un accroissement de 15,75 p. 100.

Deux chiffres vous permettront de mesurer l'ampleur de la croissance : en 1962 ce même budget était de 2.300 millions de francs ; aujourd'hui, c'est-à-dire dix ans plus tard, il est de quatre fois et demie supérieur. De 1966 à 1972, il a tout simplement doublé.

Examinons le problème du financement. Traditionnellement, ce financement est assuré par trois catégories de recettes : ce que l'on appelle le financement direct, puis le financement indirect, enfin, le financement extérieur. M. le ministre de l'agriculture, dans la parenthèse qu'il a ouverte au cours de sa première intervention sur le budget de l'agriculture, à propos du B.A.P.S.A., a rappelé que, lors de la création de l'assurance maladie des exploitants agricoles — AMEXA — il avait été convenu que le financement s'établirait de la manière suivante : financement direct, c'est-à-dire cotisations aussi bien individuelles que cadastrales, 30 p. 100 du B.A.P.S.A. ; financement indirect, c'est-à-dire taxes sur les produits, 20 p. 100 du B.A.P.S.A. ; financement extérieur, dans lequel intervient le budget général, 50 p. 100.

Si nous examinons aujourd'hui comment se présente, à la lumière des chiffres du budget de 1972, cette répartition, nous constatons que le financement direct n'est plus que de 18,71 p. 100 de l'ensemble du budget au lieu des 30 p. 100 initialement prévus et convenus, que le financement indirect n'est plus que de 4,77 p. 100 au lieu de 20 p. 100, et que le financement extérieur, qui n'était que de 50 p. 100 théoriquement, passe à 76,52 p. 100. Qu'est-ce à dire ? Cela veut dire que le volume du budget annexe et le montant des prestations servies ont crû beaucoup plus vite que les possibilités contributives de l'agriculture à l'équilibre de son budget de protection sociale. C'est ce qui explique la réduction du taux de participation qui ressort à la foi du financement direct, c'est-à-dire des cotisations, et du financement indirect, c'est-à-dire de la taxe sur les produits, alors que croît d'un pourcentage égal la participation du financement extérieur et du budget général.

Le financement professionnel direct, c'est-à-dire les cotisations individuelles et les cotisations cadastrales, les premières étant des cotisations de capitation et les autres des cotisations de répartition, le financement direct, dis-je, augmente cette année de 256 millions de francs. L'augmentation prévue initialement était plus importante, mais les correctifs apportés par l'Assemblée nationale l'ont ramenée à 256 millions.

Quels problèmes pose ce financement professionnel direct ? Il en est un que je crois essentiel et qui concerne les cotisations cadastrales, c'est l'assiette de ces cotisations. A l'Assemblée nationale aussi bien qu'au Sénat, nombreux sont ceux qui considèrent que le revenu cadastral n'est pas une bonne assiette. Lorsque ce revenu sert d'assiette aux cotisations sociales et aux charges fiscales de l'exploitation, l'assiette n'apparaît en effet ni logique ni équitable. Le revenu cadastral — M. le ministre l'a dit hier — ne traduit pas un profit et il ne dégage pas une estimation raisonnable du revenu de l'exploitation. Il exprime la valeur du fermage, qui est une charge de l'exploitation.

La valeur locative dépend de la valeur vénale de la terre, donc des fluctuations du marché foncier, et le décret du 11 juin 1971 avait apporté des aménagements à l'assiette des cotisations. Ces aménagements ont été le fruit d'un long travail méritoire — auquel M. le secrétaire d'Etat a fait référence hier à cette tribune — à l'occasion des réunions d'une commission de travail que M. le secrétaire d'Etat présidait, auxquelles les rapporteurs des deux assemblées ont participé, et qui ont permis d'aboutir au décret du 11 juin 1971.

La loi de finances pour 1971 avait également prévu un système de pondération du revenu cadastral permettant d'apporter un correctif au revenu brut d'exploitation départemental et un correctif faisant intervenir des données démographiques : nombre de personnes pour cent hectares. Si cette tentative et cet effort sont louables, ils n'ont pas eu, semble-t-il, une efficacité suffisante et je crois qu'il faut les poursuivre.

Il faudra reprendre l'exploration et les études commencées en 1970 et peut-être — le rapporteur vous demande de l'excuser de faire une suggestion — étudier un système, dont nous savons à l'avance qu'il n'est pas parfait mais qui est plus facile à corriger que le système actuel, basé sur le bénéfice agricole forfaitaire moyen. Il y a peut-être là un élément d'étude, sans dire qu'il constitue au départ une solution idéale.

J'en viens maintenant au financement professionnel indirect. Je rappelle que ce financement, qui, théoriquement, était de 20 p. 100, n'est resté fidèle à ce pourcentage qu'au cours du budget de 1963. Il a oscillé de 26 p. 100 à 4,77 p. 100 cette année ; il était de 4,9 p. 100 l'année dernière. A l'intérieur de ce financement, se situent les deux taxes nouvelles qui entrent dans l'équilibre du budget et que nous retrouverons tout à l'heure à l'état E, lignes 58 et 59, taxes dites de « reprise » qui rapportent au budget 223 millions de francs mais dont vous savez, messieurs les ministres, qu'elles ne sont pas au goût de tout le monde.

J'aborde maintenant le financement indirect dont nous avons dit qu'il était de 76,52 p. 100 alors que, l'année dernière, il n'était que de 76,3 p. 100. Le financement indirect du B.A.P.S.A. a connu un moment d'espérance lorsque, en 1967, furent affectés à ce financement une part de la T.V.A. et les 15 p. 100 de la taxe sur les salaires. La part de la T.V.A. devait être évolutive et elle l'a été ; les 15 p. 100 de la taxe sur les salaires devaient l'être également et ils l'auraient été s'ils n'avaient pas été extraits du budget annexe.

Alors, avec un peu de retard dont je vous demande de m'excuser, car depuis dix ans que je rapporte ce budget la remarque aurait pu être faite plus tôt, il me semble utile de demander au Gouvernement pourquoi cette recette correspondant à 15 p. 100 de la taxe sur les salaires a été supprimée du B.A.P.S.A. C'est une recette qui lui avait été attribuée ; psychologiquement elle était bonne et elle diminuait d'autant la participation du budget général qui fait dire, dans des milieux mal informés, que l'agriculture comprend des « assistés de la nation ». Je précise que cette taxe de 15 p. 100 sur les salaires pourrait être comptabilisée dans le B.A.P.S.A. Les 85 p. 100 de la taxe sur les salaires vont alimenter nos budgets communaux, mais nous continuons à percevoir le versement représentatif de ces 85 p. 100 de la taxe sur les salaires au travers du décompte que l'Etat fait obligation aux employeurs de réaliser chaque mois ou chaque trimestre, comme si la taxe était perçue alors qu'elle ne l'est plus. Il n'y aurait donc pas de raison valable pour que l'on continue à supprimer de la recette du financement extérieur du B.A.P.S.A. les 15 p. 100 de taxe sur les salaires qui peuvent être parfaitement appréhendés, comme le sont les 85 p. 100. Il y aurait là, sur le plan psychologique de l'équilibre du B.A.P.S.A., un élément extrêmement important.

Ce budget annexe représente 10.226 millions de francs dont 1.909 millions de francs au titre des cotisations. Ce dernier chiffre ne représente pas l'effort des exploitants. S'y ajoute une somme égale à celle de la ligne 1, c'est-à-dire 285 millions de francs qui vont au financement du budget des salariés agricoles. C'est ainsi que croît l'effort à demander aux exploitants.

N'oublions pas non plus, même s'il n'est pas comptabilisé dans le B.A.P.S.A., le principe des cotisations complémentaires hors

B.A.P.S.A. qui correspondent aux dépenses de fonctionnement et qui, même si leur importance ou leur pourcentage est raisonnable, viennent tout de même accroître encore l'effort à demander à la profession.

Voyons maintenant le problème des dépenses et des prestations qui sont versées au titre du budget annexe des prestations sociales agricoles. Le budget de 1972 traduit un effort pour essayer de franchir un palier supplémentaire vers la parité entre les prestations du régime agricole et celles du régime général. Cet effort ressort de la lecture de l'article 42 dont il sera tout à l'heure question, et je pense qu'il méritait d'être signalé.

Un deuxième effort ressort de l'ancien chapitre 66-92 dont la dotation est en augmentation de 116 millions de francs et qui correspond également à des aménagements des taux d'allocations familiales au titre des troisième et quatrième enfants, à la répercussion en année pleine du relèvement de l'allocation de maternité, à la réforme de l'allocation de la mère au foyer, à la répercussion en année pleine du coût des avantages servis aux orphelins et à des dotations destinées à apurer partiellement le retard impayé des exercices précédents pour 72 millions de francs.

Bien sûr, il reste à faire au titre des prestations. Si l'on voulait établir rapidement une comparaison entre les avantages du budget général et ceux qui ressortissent au B.A.P.S.A., on aurait la preuve qu'un effort doit être poursuivi pour atteindre cette parité.

Je voudrais, monsieur le président, messieurs les ministres, pour ne pas dépasser mon temps de parole qui, je crois, est de vingt minutes, essayer de tirer une conclusion.

Monsieur le ministre, lorsque j'ai lu vos interventions à l'Assemblée nationale, j'ai souri lorsque vous avez énoncé que le B.A.P.S.A. était, cette année, un bon budget. Placé à un échelon bien moins élevé que le vôtre, celui qui vous parle est responsable de deux budgets : le budget de sa commune, qui compte 25.000 habitants, et un budget tout nouveau, celui de la communauté urbaine de Bordeaux, les deux étant sans relation. Lorsque je les présente, je n'ai jamais le sentiment que j'en suis satisfait.

En effet, à l'époque où nous vivons, les budgets sont, bien sûr, des budgets de conjoncture, et c'est notre rôle de responsables que d'essayer de réaliser l'harmonie des moyens qui nous sont accordés et des besoins qui nous sont révélés ou que nous connaissons. Les budgets qui se succèdent traduisent une suite d'efforts que nous devons faire les uns et les autres pour que celui de l'année prochaine soit meilleur que celui de cette année, mais ce n'est pas pour autant qu'il deviendra un bon budget.

Nous avons depuis longtemps rappelé, dans cette assemblée, qu'il y avait des agriculteurs et des agricultrices, qu'il fallait admettre cette diversité pour étudier et promouvoir une politique d'expansion indispensable à l'équilibre économique et social de notre pays. Au moment surtout où notre civilisation devient essentiellement industrielle, avec ses contraintes et certains de ses aspects moins humains, les notions de secteur, de région, de catégorie sont indispensables. Elles doivent être à la base de l'amélioration du financement afin d'éviter des injustices et des tensions de plus en plus insupportables.

Il faut donc persévérer, messieurs les ministres, dans le travail d'analyse que vous avez entrepris, l'étendre et assortir vos conclusions des correctifs indispensables à tout ce qui touche l'agriculture. L'analyse doit être logique, parlante, lucide et tenir compte de l'exactitude et de la réalité de situations si différentes entre régions, entre secteurs de production, entre catégories.

Elle conduira — ce sera justice, et les agriculteurs le savent — à une contribution mieux adaptée aux capacités contributives de chacun. Ainsi, la participation permanente de l'agriculture à l'économie nationale, son rôle constant depuis un siècle de réservoir de main-d'œuvre au profit des secteurs secondaire et tertiaire, qui postulent des devoirs et des sacrifices que consent le monde rural, et qui le font à la fois crédible dans ses positions et créateur dans ses comptes, tout cela commande le maintien du régime du budget annexe des prestations sociales agricoles, qui est à l'image de la variété des cas et des espèces, des catégories et des régions de l'agriculture de notre pays.

Il faudra faire effort, et le Gouvernement, le Parlement, la profession doivent y participer, pour arriver à un palier lorsque la restructuration de l'agriculture sera plus avancée. A ce moment, et à condition que la politique des prix agricoles favorise la promotion de l'agriculture et que les prix permettent aux agriculteurs d'atteindre, dans leurs conditions de vie, la parité légitime avec les autres catégories d'activité, le budget annexe sera sans doute plus facile à équilibrer. C'est vers cet objectif qu'il faut tendre.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet le présent budget à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, le budget annexe des prestations sociales agricoles, institué en 1960 pour faciliter l'extension à l'agriculture des avantages sociaux déjà procurés à une grande partie de la population non agricole, assure maintenant une protection sociale presque complète aux ressortissants de cette profession.

Le B. A. P. S. A. représente le type même de la solidarité dans l'agriculture. Malheureusement, comme il était prévu, le coût de ces prestations va sans cesse en croissant ; l'augmentation des dépenses est particulièrement sensible pour l'assurance maladie des exploitants agricoles (AMEXA).

C'est d'ailleurs un phénomène que l'on retrouve dans tous les autres régimes. On se soigne beaucoup mieux maintenant. L'amélioration de la santé des hommes a fait de gros progrès. Les installations hospitalières sont mieux adaptées à la science moderne, leurs matériels sont perfectionnés, mais le coût de leurs amortissements est plus élevé, ce qui est une des causes principales de l'augmentation du prix de journée d'hôpital.

Nous ne pouvons d'ailleurs que nous réjouir, sur le plan humain, des améliorations certaines qui en découlent pour la protection des hommes. Malheureusement, il faut en supporter les charges. Voyons maintenant les répercussions financières que doit supporter le B. A. P. S. A. pour garantir la protection sociale des agriculteurs.

Pour la première fois, ce budget atteint le volume global de 10.226 millions de francs, contre 8.885 millions en 1971. Il marque une progression de 15,75 % sur celui de 1971, contre 12,77 % l'année précédente et 14,70 % en 1970, soit en trois années 43,22 %.

Analysons maintenant cette importante progression, qui concerne essentiellement, comme je l'ai déjà indiqué, les prestations maladie, maternité, invalidité (AMEXA).

En valeur relative, le taux d'augmentation des dépenses de ce secteur est exceptionnellement très élevé : 35,8 %. Les dépenses de santé, qui représentaient 25,6 % de l'ensemble des charges du B. A. P. S. A. en 1969, n'en représenteront pas moins de 31 % en 1972.

Il a cependant semblé à votre commission des affaires sociales que les évaluations de dépenses de ce secteur étaient quelque peu surestimées. Les chiffres, maintenant connus pour les huit premiers mois de 1971, permettent, en appliquant le taux de 15 % qui couvre largement les besoins, d'estimer que, pour 1972, les charges réelles de l'AMEXA se situeront à un niveau inférieur d'au moins 100 millions aux évaluations figurant dans le budget, et cela, en dépit des corrections apportées par rapport à l'avant-projet et aux décisions prises par l'Assemblée nationale en première lecture.

En outre, d'après les documents qui nous ont été communiqués et qui ont été soumis au comité de gestion du B. A. P. S. A., les dotations inscrites pour l'AMEXA comprennent un crédit de 148 millions destiné à compenser rétroactivement l'insuffisance des ressources pour 1970.

En effet, l'année 1970 s'est soldée, pour le risque maladie, par un déficit de l'ordre de 250 millions, lequel n'a pu être que couvert partiellement par les excédents constatés sur les autres postes — prestations familiales agricoles et vieillesse — en raison de la règle budgétaire qui limite à 10 p. 100 les virements de chapitre à chapitre.

Ainsi, au total, les surévaluations de dépenses — maladie, soit 100 millions, et le rattrapage injustifié de 148 millions sur 1970 — conduiront à quelque 250 millions de dépassement par rapport aux besoins réels de 1972, du seul chef de ce chapitre.

Aussi votre commission m'a chargé de déposer un amendement tendant à réduire de 125.400.000 francs les crédits inscrits au chapitre de l'AMEXA, ce qui impliquerait une réduction corrélative des cotisations des exploitants agricoles.

Pour les prestations familiales, l'augmentation prévue est de 116 millions, soit 5,70 % par rapport à la dotation de 1971, mais sur cette somme, 79 millions sont prévus au titre de financement des prestations des personnes non actives relevant du régime social agricole. Or, il serait injuste que le B. A. P. S. A., qui a pris en charge, dès 1968, le financement des prestations de ces personnes, doivent contribuer, en sus, au financement des prestations versées au reste de la population.

Cette charge serait de 20 à 25 millions — et cela sans qu'il soit fait appel au financement de ces prestations sur le plan national.

En commission, monsieur le ministre, je vous ai demandé ce qui était prévu pour rembourser la mutualité sociale agricole de ces prestations servies aux personnes non actives. Vous m'avez répondu :

« Aucun texte n'est encore intervenu concernant la répartition des charges de la section « population non active » de la caisse nationale des allocations familiales. Le crédit de 112 millions qui est inscrit au B.A.P.S.A. 1972 correspond au crédit inscrit par la caisse nationale des allocations familiales au budget 1972.

« La contribution du régime des exploitants agricoles n'est pas destinée à rembourser des prestations versées à la population non active agricole, mais à la couverture des charges de la section « population non active » de la caisse nationale d'allocations familiales. »

Je vous ai demandé, à ce point de la discussion : « Qui paiera ces cotisations ? » Vous m'avez répondu : « Elles sont inscrites dans le B.A.P.S.A. et elles seront ultérieurement remboursées ».

Votre commission a pris acte, monsieur le ministre, de cette promesse.

Qu'il me soit aussi permis de signaler à nouveau que la population agricole est arbitrairement pénalisée par la persistance injustifiable des abattements de zones en matière des prestations familiales.

Dans le régime social des exploitants agricoles, dont le déséquilibre démographique s'aggrave d'année en année, les charges vieillesse représentent près de 50 p. 100 de l'ensemble des prestations.

L'accroissement des dépenses est de 8,80 % par rapport à l'année dernière. La dotation pour les allocations du fonds national est augmentée de 16,28 % par rapport à 1971. L'importance de ce dernier pourcentage est très normale, car le Gouvernement a choisi de faire porter son effort en faveur des personnes âgées les plus démunies.

L'analyse globale des dépenses du B.A.P.S.A. fait apparaître une surévaluation sur trois postes principaux : AMEXA pour 1972 : 100 millions ; rappel AMEXA pour 1970 : 148 millions ; prestations familiales des personnes non actives : 92 millions, soit, au total, la somme considérable de 340 millions de francs, représentant plus de 3 % des charges du B.A.P.S.A., ce qui n'a rien à voir avec l'équilibre du budget propre à 1972.

Je voudrais dire quelques mots sur les dépenses complémentaires.

En dehors des cotisations dites techniques, affectées au financement du B.A.P.S.A., les caisses de mutualité sociale, chargées de la gestion du régime, recouvrent des cotisations dites complémentaires, qui correspondent à la totalité de leurs frais de gestion, de leurs investissements, des dépenses d'action sanitaire et de contrôle médical.

Ces cotisations sont versées totalement par les exploitants. Elles s'ajoutent aux cotisations techniques versées pour les prestations par la profession. Ces cotisations complémentaires atteignent un montant égal à la moitié de la participation professionnelle directe de financement du B.A.P.S.A.

Pour équilibrer ce budget, les modalités de financement proposées restent, selon une tradition bien établie, de trois sortes.

Pour le financement professionnel direct, le projet initial du Gouvernement proposait une augmentation de charges, pour la profession, de 19,20 %. En seconde délibération, le Gouvernement a déposé un amendement ramenant cette charge supplémentaire à 15,4 %.

Il n'en reste pas moins vrai que l'augmentation de la charge de la collectivité nationale, dans l'équilibre de ce budget, n'est que de 12,20 %, ce qui permet de constater que ce pourcentage d'augmentation est nettement inférieur à celui subi par la profession, puisque l'un est de 12,20 % et l'autre de 15,40 %. Si l'on ajoute à cela l'augmentation des cotisations professionnelles qui se trouvent renforcées par la création de nouvelles taxes sur les céréales et sur les oléagineux, on peut constater que la profession subira une charge supplémentaire de près de 29 %. Je dis bien « la profession », car les cotisations professionnelles, constituées par différentes taxes perçues sur les produits agricoles, sont effectivement payées par les agriculteurs qui supportent ces taxes et non, comme cela existait voici quelques années où elles étaient prélevées sur les produits, après la sortie de la ferme, par les consommateurs. En toute logique, le produit de ces taxes doit s'ajouter au financement direct de la profession.

Et je pense que les deux lignes : « financement direct et financement indirect » ne devraient plus en faire qu'une seule ; ce sont tous les deux des financements directs.

Je ne ferai pas ici le résumé des travaux en commission ; vous pouvez, si vous le désirez, vous reporter à mon rapport imprimé.

J'en arrive aux différents problèmes qui restent en suspens pour permettre à la protection sociale des agriculteurs soit complète.

Chaque année, votre commission des affaires sociales me charge de rappeler au Gouvernement les différents problèmes sociaux agricoles qui attendent toujours une solution : en premier lieu : l'amélioration des prestations invalidité maladie des exploitants agricoles.

Plusieurs membres de notre commission ont demandé que les conditions draconiennes requises pour l'octroi de cette prestation soient assouplies.

Ils souhaitent qu'une pension d'invalidité soit accordée aux exploitants dont l'invalidité réduit, des deux tiers, leur capacité professionnelle et qui sont dans l'impossibilité financière d'avoir recours à la main-d'œuvre salariée.

Si l'on peut admettre qu'un chef d'entreprise agricole exploitant de la main-d'œuvre, tout en étant hors d'état de participer physiquement aux travaux agricoles, peut diriger son exploitation ou engager un régisseur, il n'en est pas de même du petit exploitant qui n'a pas la possibilité, faute de moyens financiers, de s'assurer le concours d'un seul salarié. Il serait cependant utile de prendre en charge les personnes totalement invalides avant le 1^{er} avril 1961, d'accorder aussi aux conjoints d'exploitants le bénéfice de ces prestations.

Ces mesures nouvelles ne grèveraient pas beaucoup le budget de l'AMEXA car le montant moyen des pensions est relativement faible et elles ne représenteraient qu'un très petit pourcentage d'augmentation du budget.

L'attention du Gouvernement est également attirée sur la situation anormale des aides familiaux à l'égard de leurs droits aux prestations vieillesse.

Alors qu'après avoir cotisé cinq ans, les chefs d'exploitations et leurs conjoints obtiennent le bénéfice de la retraite, non soumise à conditions de ressources, les aides familiaux ne peuvent, même s'ils ont cotisé depuis l'institution du régime en 1952, obtenir que l'allocation vieillesse agricole. Cette prestation, d'un montant modique — actuellement 1.750 francs par an — ne peut être servie que si les ressources des requérants ne dépassent pas 4.500 francs par an. Actuellement, environ cinq mille personnes par an peuvent, compte tenu de cette condition de revenus, percevoir cette allocation. Par contre, cinq cents autres se voient refuser toute prestation, bien que certaines aient cotisé, certes à un tarif modique, pendant dix-huit ans.

Cette situation est anormale : dans les autres régimes, le service de l'allocation soumis aux clauses des ressources, ne concerne que les bénéficiaires n'ayant jamais cotisé ou ayant cotisé peu de temps.

Votre commission est parfaitement consciente de la charge que représentent pour les exploitants agricoles des cotisations qui vont sans cesse en augmentant et du mécontentement qui en résulte à un moment où l'agriculture, qui n'a pas la possibilité de répercuter ses charges sociales dans ses prix, voit ses revenus augmenter moins vite que ses charges.

Il faut donc, dans un avenir assez prochain, transformer le mode de répartition des charges du B. A. P. S. A. pour lui substituer une formule qui tienne mieux compte des possibilités financières de l'agriculture.

En conclusion, votre commission des affaires sociales a décidé d'abord de recommander au Sénat l'adoption d'un amendement tendant à réduire les crédits du budget annexe des prestations sociales agricoles de 125,4 millions ; ensuite, de donner un avis favorable à l'adoption des articles 41 et 42 du projet de loi et d'approuver ce budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat à l'Agriculture. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les dépenses inscrites au B. A. P. S. A. pour 1972 sont en très forte progression, plus de 15,40 p. 100 par rapport à 1971. En 1971, la progression avait déjà été de 12,77 p. 100 et, en 1970, elle avait été de 14,7 p. 100. La progression, comme l'ont souligné d'ailleurs vos rapporteurs, est surtout sensible pour l'assurance maladie des exploitants agricoles, puisque ce chapitre augmente de 34,56 p. 100. Les autres chapitres : prestations familiales et assurance vieillesse agricole, augmentent également en raison de l'incidence des mesures nouvelles décidées par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'AMEXA, la progression très importante des dépenses a trois causes principales qui sont le taux de progression des dépenses prévues pour 1971 et 1972, la nécessité d'apurer les comptes de l'exercice 1970 et enfin, comme je l'ai indiqué, l'incidence des mesures nouvelles.

M. le ministre de l'agriculture évoquera, tout à l'heure, les deux premiers points en répondant à l'amendement qui a été présenté par M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales. En ce qui concerne le troisième point, l'incidence des mesures nouvelles, plusieurs dispositions ont été insérées dans le projet de loi de finances pour 1972 qui permettront de parer les prestations dont bénéficient actuellement les exploitants agricoles, en comblant notamment un certain nombre de lacunes.

Il s'agit tout d'abord d'aligner la définition des enfants à charge considérés comme les ayants droit des assurés de l'AMEXA sur celle en vigueur dans le régime des salariés agricoles et des salariés du régime général.

Cette mesure a pour effet d'étendre le bénéfice de l'AMEXA sans cotisation supplémentaire aux enfants d'agriculteurs de moins de 20 ans qui poursuivent leurs études. Au-delà de 20 ans, ils sont couverts par le régime de sécurité sociale des étudiants.

Une autre disposition permet aux veuves d'artisans dont le conjoint avait exercé à titre secondaire une activité agricole de bénéficier de l'AMEXA lorsqu'elles sont elles-mêmes titulaires d'un avantage vieillesse agricole.

Dans le même esprit, le bénéfice de l'AMEXA est étendu aux aides familiaux et à leurs ayants droit qui, perdant cette qualité à la suite d'un accident entraînant une incapacité permanente de travail totale, n'étaient jusqu'ici couverts ni contre les risques maladie ni contre les risques d'accidents de la vie privée.

Une autre disposition permet de régler les cas sociaux particulièrement douloureux en prévoyant la prise en charge par l'AMEXA des suites d'un accident de la vie privée au-delà du seizième anniversaire de la victime, lorsque celle-ci ne peut en obtenir l'indemnisation par ailleurs.

Enfin est également prévue une prise en charge par l'AMEXA des accidents de la vie privée des titulaires d'une pension d'invalidité de l'assurance maladie.

Ces dispositions, qui tendent toutes à étendre le champ d'application de l'AMEXA, comblent les lacunes qui pouvaient subsister encore dans le domaine de la protection sociale des exploitants agricoles ou de leurs ayants droit contre la maladie et les accidents de la vie privée.

L'incidence financière de ces mesures a été évaluée à 5 millions de francs.

Votre rapporteur, M. Soudant, et plusieurs membres de la commission des affaires sociales ont souhaité un assouplissement des conditions de reconnaissance de l'invalidité au profit des exploitants agricoles.

Le Gouvernement est parfaitement conscient des difficultés que peuvent éprouver certains exploitants victimes d'une affection invalidante. Toutefois, il faut savoir qu'une amélioration des prestations ne peut être obtenue sans un surcroît de cotisation. Or, les dépenses très importantes auxquelles doit faire face l'AMEXA depuis plusieurs exercices rendent particulièrement difficile toute amélioration du régime des prestations.

En dépit de ces difficultés, des améliorations importantes ont cependant pu être obtenues dans le budget de 1972, mais le problème de l'assouplissement éventuel des conditions de reconnaissance de l'invalidité demeure. Je voudrais indiquer à cet égard que le ministère de l'agriculture s'est particulièrement inquiété des différences régionales, qui sont apparues dans l'interprétation des dispositions législatives en la matière. Une enquête est actuellement en cours qui devrait permettre d'harmoniser sur l'ensemble du territoire national les conditions actuelles de reconnaissance de l'invalidité, certaines régions se montrant exagérément sévères, d'autres au contraire faisant preuve d'un certain laxisme pour ne pas dire davantage. Les résultats de cette enquête permettront, j'en suis convaincu, d'aboutir à plus d'équité en la matière.

Par ailleurs, nous restons ouverts à une discussion de ce problème avec les parlementaires en vue d'examiner dans quelles conditions les critères législatifs de reconnaissance de l'invalidité pourraient être assouplis.

Mais je voudrais vous rendre attentifs à deux faits. D'abord, en cette matière, les agriculteurs sont traités de façon identique aux autres professions indépendantes et notamment aux commerçants et aux artisans. Je rappellerai simplement que ces derniers ne peuvent bénéficier d'une pension d'invalidité que si l'invalidité est totale et à la condition qu'ils cessent toute activité, cette cessation d'activité se traduisant précisément par leur

radiation au registre du commerce ou des métiers. D'autre part, c'est un fait, une amélioration des prestations ne pourrait être envisagée sans un relèvement sensible de la cotisation de base de l'AMEXA.

L'extension des pensions d'invalidité aux conjoints d'exploitants agricoles pose un problème délicat sur lequel je voudrais appeler tout spécialement l'attention du Sénat. En effet, les conjoints d'exploitants ne doivent pas être considérés tantôt comme n'ayant pas d'activités professionnelles, ce qui leur permet de toucher l'allocation de la mère au foyer et de ne pas acquitter des cotisations AMEXA, et tantôt comme exerçant une telle activité, ce qui leur ouvre droit à pension d'invalidité. Il faudra donc choisir. L'extension aux conjoints d'exploitants agricoles du droit à pension d'invalidité impliquerait nécessairement qu'ils soient considérés comme ayant une activité professionnelle et, de ce fait même, ils devraient acquitter les cotisations de l'AMEXA et ne pourraient plus prétendre aux allocations de la mère au foyer. C'est un point qu'il faut donc très soigneusement étudier.

J'en viens maintenant au problème des prestations familiales agricoles. Le taux de progression de ce chapitre est beaucoup plus modéré puisqu'il n'est que de 5,67 p. 100. Toutefois, l'incidence des mesures nouvelles est loin d'être négligeable puisque les mesures arrêtées par le Gouvernement, qui comprennent une réforme profonde de l'allocation de la mère au foyer et l'institution d'une allocation pour frais de garde, se traduiront dans le budget de 1972 par une augmentation des prestations de 63.900.000 francs. Par ailleurs, le relèvement du taux des prestations intervenu en 1971 et prévu pour 1972 aura une incidence financière de 70.800.000 francs.

Les mesures nouvelles décidées par le Gouvernement et plus particulièrement la réforme de l'allocation de la mère au foyer bénéficieront très largement aux familles d'exploitants agricoles en raison des critères qui ont été retenus : non-assujettissement à l'impôt sur le revenu des personnes physiques et présence au foyer d'un enfant de moins de deux ans ou de quatre enfants au moins. En effet, les familles d'agriculteurs se caractérisent par un nombre d'enfants plus élevé que les autres catégories sociales.

Les mesures nouvelles concernant également l'extension du nombre des bénéficiaires de l'allocation-logement et, là encore, les exploitants agricoles devraient en être très largement bénéficiaires.

M. le rapporteur Soudant a regretté le maintien des abattements de zone en matière d'allocations familiales. Je lui répondrai que ces abattements ont été constamment réduits au cours des dernières années et qu'il ne subsiste plus qu'un écart de 4 p. 100. Il est apparu au Gouvernement que leur suppression, qui intéresserait non seulement les agriculteurs, mais l'ensemble des bénéficiaires des prestations familiales résidant en milieu rural, présentait un moindre caractère d'urgence que les réformes très importantes qui ont été décidées cette année en faveur des familles ayant les revenus les plus modestes, réforme de l'allocation de salaire unique de la mère au foyer et institution d'une allocation pour frais de garde.

Je suis d'autre part à peu près certain que, si les abattements de zone étaient supprimés, très rapidement des demandes se feraient jour pour les recréer sous une autre forme, en arguant notamment du fait que la vie en milieu urbain impose un certain nombre de sujétions, relatives au transport et au logement, qui augmentent sensiblement les charges des familles.

En effet, si les frais d'éducation des enfants sont peut-être plus élevés à la campagne qu'à la ville, les dépenses de logement et d'alimentation sont, au contraire, probablement moins importantes.

Or, vous le savez, elles constituent une part essentielle des budgets familiaux.

Dans le chapitre concernant l'assurance vieillesse agricole, la progression prévue des dépenses est de 9,68 p. 100, c'est de loin le plus important du B. A. P. S. A., puisque les retraites et les allocations vieillesse versées aux exploitants agricoles représentent, vous le savez, près de 50 p. 100 de l'ensemble des charges totales du B. A. P. S. A.

Dans ce domaine, le Gouvernement a fait un très gros effort qui porte principalement sur la revalorisation des allocations servies par le fonds national de solidarité. Les agriculteurs en bénéficieront très largement puisqu'un exploitant agricole sur deux est titulaire d'un avantage du fonds national de solidarité.

L'allocation servie par ce fonds, qui était de 1.550 francs au 1^{er} janvier 1971, sera progressivement portée à 1.900 francs au 1^{er} octobre 1972. Par ailleurs, en 1972, l'allocation de base pour la retraite des exploitants sera également majorée de 100 francs au 1^{er} octobre.

Le montant total minimum des avantages vieillesse, c'est-à-dire allocation de base plus allocation du fonds national de solidarité, sera ainsi porté à 3.650 francs au 1^{er} janvier 1972, soit 10 francs par jour, et à 3.850 francs au 1^{er} octobre 1972.

Compte tenu de l'accroissement très important des charges du budget annexe des prestations sociales agricoles prévu pour 1972, il n'a pas été possible, cette année encore, de satisfaire les revendications de la profession agricole portant sur la transformation de l'allocation servie aux aides familiaux en un véritable droit à la retraite et sur l'ouverture de l'éventail des points de retraite servant à la détermination de la retraite complémentaire des exploitants agricoles.

Il paraît difficile de satisfaire ces revendications sans exiger en contrepartie un effort contributif plus grand de la part des exploitants agricoles. Il convient, en effet, de faire observer que l'avantage moyen en matière de retraite, fonds national de solidarité exclu, tel qu'il ressort des prévisions du B. A. P. S. A. pour 1972, sera de 1.990 francs. Dans le même temps, la cotisation technique moyenne demandée aux exploitants cotisants sera de 169 francs, soit un rapport entre l'avantage moyen et la cotisation moyenne de 11,6, de loin le plus favorable de tous les régimes de retraite existants, puisqu'il n'est que de 3 dans le régime général et de 1,5 dans le régime des commerçants, dont les charges démographiques sont cependant très comparables à celles du régime agricole.

En ce qui concerne l'évolution des recettes, la forte progression des dépenses n'a pu être équilibrée que par une progression sensible de l'effort contributif des agriculteurs et de la participation de la collectivité nationale au titre de la solidarité. Ainsi, les cotisations appelées par la mutualité sociale agricole devraient s'accroître de 256 millions de francs, compte tenu de l'allègement de 50.900.000 francs accepté par le Gouvernement lors de la discussion à l'Assemblée nationale. Le taux de participation directe des cotisations sera ainsi ramené de 19,12 p. 100 à 18,67 p. 100 des charges totales du B. A. P. S. A.

Ce sera, j'y insiste devant votre Haute Assemblée, un pourcentage absolument identique à celui de l'année dernière. Par ailleurs, et je voudrais sur ce point répondre aux interventions qui ont été faites hier par MM. David, Vassor et Sibor, le projet de B. A. P. S. A. pour 1972 prévoit des recettes nouvelles de 223 millions de francs correspondant au produit des taxes sociales de solidarité qui ont été instituées par les décrets du mois d'août 1971 sur les oléagineux et les céréales.

Le Gouvernement ayant tenu intégralement dans les délais prévus son engagement d'aligner les prix des produits français sur les prix européens à la suite de la dévaluation du franc de 1969, il est aparu normal, en raison même de la concertation qui s'était instaurée au mois d'août 1969 entre le Gouvernement et les organisations professionnelles agricoles, que les agriculteurs, pour qui cet accroissement des recettes était inattendu, soient appelés à contribuer plus largement à la couverture de leurs charges sociales.

Cette taxe de solidarité a été finalement assise sur le produit, ce qui était techniquement la seule solution pour atteindre les bénéficiaires des suppléments de recettes.

Je rappellerai tout de même que le supplément de recettes attendu de l'alignement des prix français sur les prix européens est de l'ordre de 1.400 millions de francs et que les taxes de solidarité représentent environ 16 p. 100 de cette somme.

En dépit de l'effort contributif des agriculteurs, qui s'accroîtra de 479 millions de francs en 1972, 256 millions de francs au titre des cotisations directes, soit 18,67 p. 100, c'est-à-dire le même pourcentage que dans le budget pour 1971, et 223 millions de francs au titre des taxes de solidarité, la participation de la collectivité nationale sera elle-même en augmentation de 843.400.000 francs et continuera à représenter plus de 75 p. 100 de la couverture totale des charges du budget annexe des prestations sociales agricoles.

C'est dire que l'effort consenti au titre de la solidarité nationale qui, comme l'a fait remarquer votre rapporteur, M. Monichon, est parfaitement justifié par la situation particulière de l'agriculture, tant du point de vue économique que du point de vue démographique, sera, en 1972, comme au cours des années précédentes, très important.

En réalité, l'accroissement des transferts venant de l'extérieur étant supérieur au supplément de cotisations demandé aux agriculteurs, le projet de budget annexe des prestations sociales agricoles pour 1972 augmentera de 364 millions de francs le revenu agricole.

Je me permets d'insister sur ce dernier point, car les évolutions en valeur absolue sont beaucoup plus importantes que les évolutions en valeur relative, le financement professionnel représentant moins du cinquième des charges totales et le

financement provenant de l'effort de solidarité de la collectivité nationale représentant plus des trois quarts du total.

Votre rapporteur, M. Soudant, a objecté que la participation de la collectivité nationale ne s'accroissait que de 12,29 p. 100, alors que les cotisations professionnelles s'accroissaient de 15,40 p. 100, mais je lui ferai remarquer très amicalement que ce pourcentage s'applique à des masses très différentes et que la comparaison des chiffres en valeur absolue montre que la progression de l'effort de la collectivité demeure nettement plus importante que celle de l'effort demandé aux agriculteurs au titre des cotisations et des taxes de solidarité.

Je rappellerai simplement ici que l'augmentation de la subvention au B. A. P. S. A. représente près des deux tiers de l'augmentation totale du budget de l'agriculture. On ne peut donc pas dire que, cette année, l'effort social en faveur des agriculteurs soit relâché.

Pour apprécier l'importance de l'effort contributif demandé aux agriculteurs, je voudrais également que l'on tienne compte des aménagements intervenus depuis deux ans dans les modalités de répartition des cotisations. Par l'introduction de correctifs au revenu cadastral et par l'introduction généralisée de la progressivité dans le barème des cotisations, une plus grande équité a été introduite dans les mécanismes de répartition.

Ainsi, les agriculteurs situés dans la dernière tranche du revenu cadastral, je le signale particulièrement à M. David — ils sont 242.000 et il s'agit des plus petits exploitants — paieront, en 1972, des cotisations qui seront, en francs courants, inférieures de plus de 15 p. 100 aux cotisations qu'il payaient en 1965, bien que, depuis cette date, la couverture sociale des agriculteurs n'ait cessé de s'améliorer.

Pour la tranche supérieure, celle qui est située entre 340 francs et 600 francs environ de revenu cadastral — qui concerne 189.000 exploitants petits et moyens — la cotisation en 1972 restera encore, en moyenne, inférieure à ce qu'elle était en 1965.

En revanche, pour les tranches supérieures, c'est-à-dire pour les exploitants qui disposent de moyens plus importants, les cotisations auront presque doublé en sept ans.

Actuellement, en agriculture, l'éventail des cotisations va de 1 à 20, et l'on peut soutenir que le régime social agricole compte parmi les régimes sociaux où la notion de progressivité est la plus affirmée.

Il s'agit là d'un effort de solidarité ; et si, comme je l'ai fait remarquer, les petits et moyens agriculteurs, les plus défavorisés, bénéficient d'allègements considérables, dans un certain nombre de départements, où notre agriculture n'est pas bénie des Dieux, où elle est au contraire défavorisée et où le revenu cadastral est très bas — puisque les agriculteurs intéressés représentent de 50 à 75 p. 100 des exploitations de l'ensemble du département — s'ils bénéficient donc d'un abattement de cotisation très important, les autres, par contre, doivent faire un effort de solidarité non négligeable car les tranches les plus élevées de revenu cadastral sont soumises à des cotisations très fortes.

Cela me permet de répondre très clairement aux détracteurs des agriculteurs selon lesquels ceux-ci ne paieraient pas de cotisation. C'est faux, les agriculteurs en paient, mais ils ont accepté une solidarité particulière grâce à laquelle ceux qui ont les moyens les plus importants cotisent davantage pour soulager ceux qui ont les ressources les plus faibles. Il y a là un exemple qui mérite d'être signalé.

Je voudrais conclure sur les problèmes de financement du B. A. P. S. A. en précisant au Sénat que les travaux conduits l'année dernière pour améliorer l'assiette cadastrale, en liaison non seulement avec les organisations professionnelles agricoles, mais aussi avec votre assemblée représentée par ses rapporteurs, ainsi qu'avec les rapporteurs du budget annexe des prestations sociales agricoles de l'Assemblée nationale, seront — comme je l'ai d'ailleurs indiqué hier — poursuivis cette année et que les données relatives au revenu brut d'exploitation agricole pourront être actualisées à la lumière des dernières données statistiques disponibles, ce qui répond, je l'espère, aux vœux de votre rapporteur M. Monichon et de M. Verneuil.

Monsieur Monichon, je suis prêt à reprendre les travaux de cette commission, à étudier les nouvelles statistiques et à saisir au vol la suggestion que vous m'avez faite à propos du bénéfice agricole forfaitaire moyen, dont nous avons déjà parlé l'année dernière et auquel on avait attribué un sigle, le Bafom, puisqu'en agriculture nous sommes très amateurs de sigles.

Cette étude, à laquelle nous nous étions livrés l'année dernière, assez rapidement, je le reconnais, nous avait tout de même permis de constater que l'utilisation de ce « Bafom » risquait de provoquer des distorsions très graves et des transferts de charges très sérieux.

En effet, nos premiers calculs nous avaient démontré que, dans des départements comme la Lozère, l'Ardeche ou les Hautes-Pyrénées, qui, Dieu sait, ne sont pas particulièrement favorisés sur le plan agricole, les cotisations étaient augmentées de 50 p. 100 à 75 p. 100 en utilisant ce mode de calcul.

La suggestion de M. Monichon mérite donc d'être retenue, mais, si elle offre un certain nombre d'avantages, elle présente aussi des inconvénients.

Nous devons avancer dans ce domaine et nous y sommes déterminés. Nous avons démontré que nous ne voulions pas agir seuls, c'est-à-dire dans le cadre du cabinet du ministre de l'agriculture, de celui du secrétaire d'Etat et de notre administration centrale, mais que nous entendons établir une très large concertation avec le Parlement et les organisations professionnelles. Cependant, nous ne devons pas attendre rapidement une solution miracle en ce domaine, car le problème est très complexe.

Je voudrais vous dire maintenant quelques mots du régime social des salariés agricoles. Pour ceux-ci, la progression envisagée des prestations est de 13,62 p. 100, plus faible donc que celle prévue pour le B. A. P. S. A., en raison des incidences moindres des dépenses pour maladies et de la régression des effectifs.

Les prestations familiales s'accroîtront de 4,07 p. 100, les salariés agricoles bénéficiant principalement, en raison de leurs charges démographiques et de la faiblesse moyenne de leurs revenus, de la réforme prévue de l'allocation de salaire unique.

Les dépenses de maladie dans ce secteur s'accroîtront de 20,55 p. 100 et les prestations vieillesse de 13,22 p. 100. Ce dernier pourcentage est plus élevé que celui prévu pour les prestations vieillesse des exploitants.

En effet, 1972 sera la première année d'application de la réforme des modalités de calcul des pensions de retraites du régime général qui sera réalisée progressivement jusqu'en 1975 et étendue aux salariés agricoles.

Il en résultera une amélioration sensible du montant moyen des avantages retraite qui sont servis par le régime agricole.

En ce qui concerne l'évolution des recettes, le fait nouveau le plus marquant dans le budget annexe des prestations agricoles de 1972 est la décision prise — qui fait l'objet d'un article de la loi de finances — d'aligner les taux de cotisations d'assurances sociales payées par les entreprises connexes, coopératives, mutuelles, caisses de crédit agricole, chambres d'agriculture, etc., sur les taux d'assurances sociales en vigueur dans le régime général de sécurité sociale. Cet alignement doit procurer une recette supplémentaire de 130 millions de francs.

En effet, les prestations servies étant désormais identiques, le maintien de taux différents n'est plus justifié et suscite une revendication très vive de la part des responsables du régime général qui supporte le déficit du régime agricole.

Je rappelle qu'en 1972 la collectivité nationale assurera encore plus de 53 p. 100 du financement du régime social des salariés agricoles et que le régime général contribuera, pour sa part, à concurrence de 2 milliards sur un total de 4.580 millions de francs, au financement des prestations sociales versées aux salariés agricoles.

Telles sont, présentées peut-être d'une manière un peu trop technique, mesdames, messieurs les sénateurs, les précisions que je tenais à vous donner sur ce projet de budget annexe des prestations sociales agricoles qui représente, bien sûr, une augmentation de charges en matière de cotisations pour les agriculteurs, mais qui représente aussi, au niveau des prestations — je crois l'avoir très clairement démontré — un effort considérable de la part du Gouvernement en faveur de cette catégorie d'agriculteurs et des salariés agricoles. (*Applaudissements sur les travées du groupe de l'union des démocrates pour la République ainsi qu'à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Léon David. Monsieur le président, je ferai brièvement quelques observations sur ce budget. Nous constatons que l'augmentation des charges supportées par les agriculteurs va augmenter globalement de 32 p. 100 en raison, d'une part, de la majoration des cotisations professionnelles directes et, d'autre part, de l'application des taxes de « reprise » aux producteurs de céréales, d'oléagineux et de betteraves à sucre, y compris aux plus petits.

Le Gouvernement justifie l'augmentation des charges sociales agricoles par l'accroissement des dépenses médicales à la campagne ainsi que par le nombre plus important de bénéficiaires des avantages vieillesse agricole.

Il est exact également que le nombre des retraités agricoles augmente, tandis que diminue celui des actifs. Cela provient sur-

tout de l'exode massif des jeunes ruraux. Nous l'avons indiqué la nuit dernière et il est donc inutile d'y revenir.

Il est exact que, l'année dernière, un meilleur étalement des tranches de revenu cadastral donnant droit à un abattement des cotisations avait permis une moindre augmentation des charges sociales des petits exploitants. Le report effectué sur les agriculteurs moyens avait été excessif puisque, pour certains d'entre eux, les cotisations avaient été majorées de 25 à 30 p. 100.

Il est vrai que les exploitants ayant un revenu inférieur à 640 francs ne voient pas leurs cotisations augmenter. Mais ceux qui disposent d'un revenu légèrement supérieur ont subi une augmentation. Leur cotisation passe en effet à 160 p. 100 du revenu cadastral à partir de 800 francs, alors que, pour les grands exploitants, la cotisation tombe à 50 p. 100 de ce revenu.

Il serait donc logique et juste de mieux répartir les taux d'abattement pour les revenus cadastraux.

Vous envisagez, si mes souvenirs sont exacts, de diminuer la participation de l'Etat de 13 millions d'anciens francs. Parallèlement, vous augmentez le taux des cotisations sociales agricoles. Nous ne pouvons vous suivre dans cette voie.

Enfin, mon ami Lucas, député communiste, vous a exposé, et notre rapporteur de la commission des affaires sociales vient de le faire également, les modifications qu'il conviendrait d'apporter en faveur des agriculteurs en matière de prestations sociales et de prestations de retraite. Vous venez de nous dire que ce n'était pas possible pour l'instant. Espérons que ce le sera dans les années futures! (*Applaudissements sur les traverses communistes et socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. d'Andigné.

M. Hubert d'Andigné. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je m'étais inscrit, hier, pour présenter quelques observations sur le budget de l'agriculture et plus particulièrement sur l'incidence des problèmes monétaires et l'insuffisance relative des crédits d'équipement. Malheureusement la rapidité des débats ne m'a pas permis de revenir à temps de mon département où je m'étais rendu pour assister à une réunion importante du conseil général.

Je ne peux donc que me limiter, ce matin, à l'aspect social de ce budget ou plus exactement au B. A. P. S. A., en soulignant toutefois qu'en agriculture les problèmes économiques et les problèmes sociaux demeurent intimement liés.

La mutation de l'agriculture est favorisée — cela est indéniable — par l'important effort social que traduit le B. A. P. S. A. Ce système original de financement soumis au contrôle du Parlement, offre l'avantage de clarifier le débat et de mesurer avec exactitude la solidarité exercée au profit de l'agriculture.

On comprend dès lors la volonté de certains d'étendre une formule de ce genre aux autres activités par la création d'un B. A. P. S. O. C. — budget annexe des prestations sociales — idée reprise récemment dans la presse et avancée voilà quatre ans par le ministre des affaires sociales de l'époque.

Dans ces conditions, le moment paraît mal choisi de prendre le risque de remettre en cause l'équilibre de ce financement par l'affectation de ressources circonstancielles que sont ces fameuses « taxes de reprises ». En effet, déjà contestables juridiquement et inacceptables économiquement, elles sont, de plus, dangereuses quant à l'existence même du B. A. P. S. A.

Cela a suscité un vif mécontentement au sein de la profession, mécontentement aggravé par l'augmentation importante des cotisations sociales agricoles, sans commune mesure avec celle du revenu agricole qui, sur la base des trois dernières années, s'établit à 7,9 p. 100.

Là, je me permets d'ouvrir une parenthèse, car l'actualité, qu'on le veuille ou non, est à la hausse des prix, et grande a été ma surprise en parcourant la presse de ce matin, de constater que certains tendent à accréditer l'idée que l'augmentation des prix alimentaires est due à celle des prix à la production. Sans vouloir juger ici de tels arguments, à tout le moins surprenants, je me demande comment une telle information sera accueillie dans le monde agricole. Il n'en demeure pas moins que les producteurs, principaux intéressés au regard de leurs revenus, ne manqueront pas de se tourner vers le ministre de l'agriculture pour connaître au moins son sentiment sur cette affaire.

Cela dit, ce mécontentement, que j'évoquais tout à l'heure, a cédé le pas à un certain sentiment de satisfaction, mais malheureusement de courte durée, car le Gouvernement a su rattraper la quasi-intégralité des 150 millions de francs rognés par l'Assemblée nationale sur des dépenses surestimées.

Pourtant, à s'en tenir uniquement aux dépenses de maladie, il semble bien que les experts du ministère des finances n'aient pas tenu compte des résultats enregistrés pour les premiers mois de l'année 1971.

Ce problème ayant déjà suscité tant de discussions, il serait intéressant de pouvoir se retrouver à la fin de 1972, pour confronter les chiffres.

Au-delà de ces controverses, ce qui est regrettable, c'est que les agriculteurs vont subir une augmentation de cotisations directes de près de 16 p. 100 sans tenir compte des taxes, augmentation qui, finalement, aurait dû être ramenée à un taux beaucoup plus supportable.

Il est vrai que le régime de protection sociale agricole bénéficie d'une importante participation de la collectivité nationale pour des raisons profondes et justifiées sur lesquelles je ne reviendrai pas, car le problème qui nous préoccupe est de déterminer la limite du possible dans la charge demandée à la profession et la répartition de cette charge elle-même entre les agriculteurs. Sur ce point, la solidarité professionnelle instaurée l'an dernier est satisfaisante tant en ce qui concerne les tranches d'exonération de cotisations que l'application de coefficients correcteurs à ces revenus cadastraux.

Cette dernière mesure a déjà profité au département de l'Orne que je représente ici, mais je dois souligner que le coefficient d'adaptation retenu en 1971 n'a corrigé que partiellement le caractère trop élevé de l'assiette cadastrale et nous sommes fondés à espérer une réduction majorée en pourcentage. Au-delà de ce cas particulier, je crois que le ministère de l'agriculture étudie actuellement des formules plus élaborées et j'aimerais, monsieur le ministre, obtenir quelques indications sur ce point.

Je voudrais également formuler quelques observations sur l'article 41 du projet de loi de finances dont on a, en fait, peu parlé.

Cet article prévoit, en effet, un alignement des cotisations sociales des salariés des professions connexes à l'agriculture sur celles du régime général, c'est-à-dire une augmentation de trois points. Certes, le VI^e Plan a prévu un alignement progressif des cotisations des salariés agricoles. Mais, en fait, dans ce cas d'espèce, il n'y a aucune progressivité puisqu'il s'agit d'une augmentation catégorielle qui pénalisera, en fin de compte, les coopératives des régions les plus défavorisées et, par contre-coup, les producteurs de ces régions. Je pense personnellement qu'il aurait été souhaitable d'envisager une augmentation plus réduite, mais plus justement répartie.

De plus, cet article 41 permet d'étendre par la voie réglementaire cette disposition à d'autres catégories et cela, vous en conviendrez, n'est guère satisfaisant.

Enfin, je terminerai en présentant quelques remarques sur l'article 42 de la loi de finances pour 1972 qui comprend une série de mesures tendant à améliorer le régime de l'assurance maladie, maternité, invalidité des exploitants agricoles.

Il s'agit notamment d'étendre le champ d'application de l'Amexa aux personnes à charge de l'exploitant dans les mêmes conditions que le régime des salariés agricoles.

C'est ainsi qu'il a été prévu d'étendre la couverture de l'Amexa aux étudiants de plus de vingt ans poursuivant des études dans des établissements donnant droit au régime des étudiants. Mais il est une autre revendication de la profession dont les conséquences financières seraient de peu d'importance.

Ce serait la reconnaissance, comme dans tous les autres régimes d'assurance maladie existants, du droit de l'assurance de l'ascendant, descendant ou collatéral ou allié jusqu'au troisième degré qui vit sous le toit de l'assuré et se consacre exclusivement aux soins du ménage et à l'éducation d'au moins deux enfants de moins de quatorze ans à la charge de l'assuré.

Cette mesure permettrait la prise en charge de la fille d'un exploitant agricole âgée de plus de seize ans et de moins de vingt ans à laquelle les prestations familiales sont maintenues en raison du fait qu'elle remplace la mère au foyer qui ne peut être considérée comme participant aux travaux de l'exploitation et être maintenue à l'Amexa en qualité d'aide familiale en cotisant à ce titre.

Cette mesure s'adresserait en fait à un très petit nombre de personnes : un millier environ. Elle permettrait cependant de mettre un terme à des situations paradoxales où des jeunes filles d'exploitants se voient maintenir le droit aux prestations familiales agricoles et refuser le droit aux prestations maladie.

D'ailleurs M. le ministre de l'agriculture avait, dans une réponse à M. Beucler, parue au *Journal officiel* de l'Assemblée nationale du 26 avril 1969, précisé qu'il envisageait d'incorporer cette mesure au plus prochain texte de loi destiné à remédier aux lacunes de la législation sur l'assurance maladie des exploitants.

Pour que ces personnes puissent être garanties, sans paiement de cotisations, c'est-à-dire par assimilation à la qualité d'ayants droit, il conviendrait de modifier l'article 1106-1, quatrième alinéa, et l'article 1107-1 du code rural. J'aimerais, monsieur le ministre, que cette anomalie puisse être corrigée au cours de la discussion de ce budget. (*Applaudissements.*)

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Je voudrais tout d'abord remercier M. David d'avoir bien voulu reconnaître l'effort qu'a fait le Gouvernement en faveur des agriculteurs les plus défavorisés et je prends acte de la satisfaction qu'il a exprimée sur ce point, tout en regrettant que la répartition que nous avons été contraints de réaliser ne soit pas absolument parfaite.

Je note cependant qu'il n'est pas d'accord avec M. d'Andigné qui, lui, a trouvé que les tranches que nous avons prévues étaient — je reprends son mot — satisfaisantes.

M. Léon David. Il n'y a rien d'étrange à cela.

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Il s'agit d'un problème difficile à résoudre. Mais je préciserai à M. David que les exploitants agricoles qui ont les plus gros revenus paient, d'ores et déjà, des cotisations annuelles qui varient de 6.000 à 8.000 francs, sans compter les taxes de reprise. Ces agriculteurs consentent donc un effort très important, égal à celui que fournissent ceux qui paient les cotisations les plus élevées dans les autres régimes de protection sociale.

M. d'Andigné a ouvert aussi une parenthèse qui s'éloignait un peu du problème du B. A. P. S. A. Elle concernait l'influence que peuvent avoir les prix agricoles sur l'augmentation des prix de détail. Je pense que M. le ministre lui répondra personnellement sur ce point. Quant à la question des coefficients, j'ai déjà répondu dans mon exposé préliminaire que bientôt nous allons réunir à nouveau la commission pour voir si nous pouvions étendre cette mesure à un plus grand nombre de départements, comme nous en avons pris l'engagement.

En ce qui concerne les professions connexes, M. d'Andigné a souhaité que l'augmentation qu'on leur demande fût plus faible et la répartition meilleure. Je ferai simplement remarquer que personne ne nous a fait de nouvelles propositions à cet égard. Or j'ai indiqué, lorsque j'ai présidé le comité supérieur de gestion du B. A. P. S. A., que, précisément nous étions prêts à étudier toute proposition qui irait dans ce sens.

J'ajoute que si on avait diminué l'effort demandé aux professions connexes, il aurait fallu augmenter celui demandé aux exploitants. Par conséquent, il s'agissait d'effectuer un choix. Sur ce point le Gouvernement a fait ce qu'il fallait : puisque les prestations sont identiques, il est normal, que les cotisations le soient aussi.

Le dernier problème soulevé par M. d'Andigné, est très important. Le Gouvernement, comme il l'a précisé dans sa réponse à une question posée par M. le député Beucler, n'est absolument pas opposé à examiner l'extension au régime agricole des exploitants des dispositions en vigueur dans le régime général des salariés tendant à faire bénéficier de la couverture de l'Amexa les personnes vivant au foyer, qui se consacrent à l'éducation des enfants. Toutefois, cette mesure a des incidences financières, qu'il convient d'apprécier. Elle risque d'entraîner en créant une nouvelle catégorie d'exonération un relèvement non négligeable de la cotisation de base qui est supportée par l'ensemble des cotisants. En effet, actuellement, les personnes concernées sont couvertes en qualité d'aides familiales et paient, à ce titre, une cotisation qui est d'ailleurs réduite.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement prend l'engagement de s'efforcer de trouver à ce problème une solution immédiate, c'est-à-dire dans la suite de la procédure budgétaire au cours de cette année.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie très vivement M. d'Andigné d'avoir appelé l'attention du Sénat sur ce problème de la hausse des prix alimentaires, en liaison avec l'évolution des prix à la production agricole. En effet, comme lui, j'ai pris connaissance avec une certaine émotion dans la presse de déclarations peut-être un peu hâtives qui pourraient laisser croire à l'opinion

publique que, si les prix alimentaires ont augmenté, c'est en raison directe de la majoration des prix à la production agricole.

Comme l'a très justement fait remarquer M. le rapporteur Monichon tout à l'heure, le budget de l'agriculture, pour être un budget sérieux — celui de 1972 me semble l'être — doit être souple et doit tenir compte de la variété infinie des cas, des différentes situations qui donnent précisément à l'agriculture son aspect si caractéristique. Cela signifie qu'il faut être toujours très nuancé dans ses affirmations quand on parle de l'agriculture.

Je me permets de rappeler au Sénat que le poids économique des prix alimentaires dans l'indice a été ramené, au début de l'année, de 43 à 31 p. 100, ce qui répond à ce que j'appelle une loi d'airain, selon laquelle le poids du panier de la ménagère a tendance à diminuer dans l'ensemble des budgets des ménages.

Mais une autre loi d'airain veut que, dans ce même panier, la part du producteur agricole diminue constamment au profit des services et des coûts intermédiaires.

M. Emile Durieux. Voilà !

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Avant d'affirmer que les prix alimentaires augmentent et que cette augmentation est due à la production agricole, il faut bien voir quel est le rapport entre le prix à la production et le prix à la consommation. Celui-ci est de plus en plus faible, de même que l'alimentation représente un pourcentage de plus en plus mince dans l'ensemble des dépenses des ménages.

Si je m'en tiens uniquement à l'évolution des prix à la production, je peux dire que l'année 1971 a été une bonne année agricole : l'évolution des volumes de production a été satisfaisante et celle des prix favorable aux agriculteurs.

C'est exact, mais à condition de dire la vérité sur chaque secteur, car ne c'est pas vrai pour tous. Si c'est vrai pour les principaux secteurs de la production agricole, ce ne l'est pas pour les pêches, par exemple car le revenu des producteurs va diminuer d'environ 9 à 10 p. 100 malgré une récolte pléthorique. Ce n'est pas vrai pour la pomme de terre qui a subi également une diminution de prix. Ce n'est pas vrai non plus pour les poulets de chair, dont le prix a baissé.

Ce n'est pas vrai davantage pour la viande de porc. Vous savez, en effet, qu'en ce domaine la production est tributaire d'un cycle triennal et que, cette année, nous étions dans le creux de la vague. Selon les experts, nous devions même connaître une catastrophe entre le mois d'avril et le mois de juillet. Mais, grâce aux mesures prises par le Gouvernement, il ne s'est produit en moyenne, dans l'ensemble de l'année, aucune baisse.

Je tenais à en informer le Sénat, en remerciant M. d'Andigné de son intervention car il ne faut pas laisser croire à l'opinion publique que ce sont toujours les prix agricoles qui font augmenter le coût de la vie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Jacques Henriot. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

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

M. Jacques Henriot. M. le ministre venant de parler d'une loi d'airain, je voudrais lui rappeler qu'il en est une autre, celle de la justice sociale. Je m'explique.

Je voudrais, monsieur le ministre, que, pour les agriculteurs, vous acceptiez de modifier le taux d'invalidité ouvrant droit à la retraite anticipée. Je me permets de vous rappeler que, pour certaines catégories d'assurés, ce taux est de 33 p. 100, que, pour d'autres — pour le régime général notamment — il est de 66 p. 100, alors que, pour les agriculteurs, il est de 100 p. 100.

C'est là, à mon sens, une injustice grave. Je me permets de vous demander de vous préoccuper de ce problème. (*Applaudissements à droite.*)

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. M. le secrétaire d'Etat a fait allusion tout à l'heure, dans son intervention, à ce problème. Des instructions sont déjà données pour essayer de faire le point sur la situation.

Dans certains départements, on accorde les invalidités d'une façon disons très libérale, pour ne pas dire plus, a dit M. le secrétaire d'Etat, alors que, dans d'autres, on est peut-être plus

discipliné, peut-être plus conscient des règlements, en tout cas très draconien. Je connais une région où l'on a refusé l'invalidité à un grabataire atteint de folie et séjournant dans un hospice. J'en connais une autre où on l'a refusée à un agriculteur qui avait les deux jambes coupées au niveau du genou, mais qui pouvait toujours, paraît-il, diriger son exploitation assis dans un fauteuil !

Nous étudions également le problème afin de faire en sorte que les agriculteurs, même s'ils n'ont pas atteint l'âge limite, puissent quitter leur exploitation avec le bénéfice de l'indemnité viagère de départ. En effet, si un agriculteur est inapte à l'agriculture, il vaut mieux que, le plus rapidement possible, il laisse la place à un jeune ou à un adulte de bonne constitution. Il nous faut éviter, comme je l'ai dit à la tribune, un exode trop rapide des jeunes. Sinon, nous risquons de ne plus avoir d'agriculteurs dans dix ans !

La question est à l'étude, mais je ne peux pas dire d'une façon précise ce que nous allons décider car il se pose un certain nombre de problèmes, notamment entre les différents ministères techniques et celui de l'économie et des finances.

M. Jacques Henriët. Je demande la parole.

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

M. Jacques Henriët. Je tiens à remercier M. le ministre de la réponse qu'il vient de me faire ainsi que mon ami M. le docteur Pons des renseignements qu'il m'a fournis, qui traduisent sa générosité traditionnelle et son intelligence.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe des prestations sociales agricoles qui figurent aux articles 21 et 20 du projet de loi.

« Art. 21 (*mesures nouvelles*). — Prestations sociales agricoles.
« Crédits de paiement, 1.069.983.966 francs. »

Par amendement n° 57, M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales, propose au paragraphe II de l'article 21 de réduire les crédits de paiement du budget annexe des prestations sociales agricoles de 125.400.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, suivant des renseignements fournis à votre commission des affaires sociales, les évaluations de dépenses de l'assurance maladie des exploitants agricoles ont été surestimées. Les chiffres maintenant connus pour les huit premiers mois de l'année 1971 permettent d'estimer qu'en 1972 les charges réelles de l'AMEXA se situeront à un niveau nettement inférieur par rapport aux prévisions budgétaires.

Ces prévisions de dépenses exagérées entraînent automatiquement une inscription de recettes plus fortes pour assurer l'équilibre de ce budget, d'où des cotisations plus importantes de la part des exploitants agricoles.

L'Assemblée nationale avait constaté cette anomalie puisque, sur proposition de sa commission des finances, elle avait en première délibération adopté un amendement réduisant de 150 millions de francs les crédits de l'AMEXA, allégeant ainsi les cotisations professionnelles. En deuxième délibération, le Gouvernement ayant proposé une réduction des dépenses de 24,6 millions sur ce chapitre et accepté d'augmenter sa participation dans le financement du B. A. P. S. A. de 26,3 millions, l'Assemblée nationale n'a pas cru bon de maintenir l'amendement qu'elle avait précédemment adopté.

Mais, notre commission ayant estimé que le Gouvernement avait ainsi reconnu implicitement que les crédits de l'Amexa étaient surestimés, elle a décidé de déposer un amendement les réduisant de 125.400.000 francs, qui s'ajoutent à la diminution de 24.600.000 francs votés par l'Assemblée nationale. C'est dire qu'elle rétablit ainsi l'abattement de 150 millions de francs initialement opéré. Cette réduction impliquerait évidemment une réduction corrélative des cotisations des exploitants agricoles.

Votre commission des affaires sociales vous demande donc d'adopter cet amendement.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. La commission des finances souhaiterait connaître tout d'abord l'avis du Gouvernement.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je remercie M. le rapporteur général de me renvoyer le dossier que je vais essayer d'analyser devant vous. (*Sourires.*)

M. Soudant a estimé que les dépenses prévues au B. A. P. S. A. pour 1972 étaient surestimées quant aux prévisions relatives à l'AMEXA et aux versements effectués au titre de la population non active. Cette affirmation, nous a-t-il dit, est fondée sur des renseignements qui lui avaient été fournis. On se demande bien par qui d'ailleurs !

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Je peux vous le dire, monsieur le ministre !

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Probablement par la mutualité sociale agricole, mais sûrement pas par le Gouvernement. Je tiens à insister sur ce point, car, s'il suffisait que n'importe qui, au Parlement, fournisse des renseignements pour qu'immédiatement on change les estimations, ce deviendrait assez grave.

M. André Dulin. La mutualité sociale agricole n'est pas n'importe qui, monsieur le ministre !

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. D'autre part, monsieur le rapporteur pour avis, vous avancez le chiffre de 125 millions de francs. C'est là — vous me permettez de le dire tout aussi amicalement — une affirmation parfaitement gratuite.

M. Marcel Pellenc, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. La réduction de 150 millions que la commission des finances de l'Assemblée nationale a votée en première lecture reposait bien sûr sur quelque chose !

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Laissez-moi m'expliquer, je vous prie.

L'argument qui est souvent avancé, selon lequel les dépenses réelles pour 1971 resteraient inférieures de 100 millions de francs environ aux dépenses prévues ne peut être retenu. En effet, toute cette argumentation repose sur une extrapolation des résultats réels enregistrés au cours des huit premiers mois de l'année. Or, les dépenses qui devront être payées au cours des quatre derniers mois peuvent parfaitement infirmer cette extrapolation ; il suffit, en effet, d'une simple épidémie de grippe pour détruire complètement les prévisions qui ont pu être faites et pour infléchir profondément le rythme de progression des dépenses. Il ne s'agit là que de prévisions, ce qui est normal quand on établit un budget dans un organisme de ce genre.

Nous ne pourrions vérifier les comptes que lorsque seront connus tous les résultats de l'exercice 1971, c'est-à-dire en février 1972. Mais je ferai observer que le taux de progression retenu pour 1972 par rapport à 1971 — 15 p. 100 — constitue une prévision particulièrement modérée puisque le pourcentage retenu pour le régime général est de 14,4 p. 100, c'est-à-dire légèrement inférieur. Dans le passé, il a toujours été reconnu que le taux de progression des dépenses dans le régime agricole était plus élevé que dans le régime général.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement estime prudent de maintenir les évaluations des dépenses concernant l'Amexa. Il faut, en effet, rappeler que les crédits du B. A. P. S. A. sont limitatifs et que les évaluations qui ont été arrêtées sont dictées par la préoccupation d'adapter les crédits budgétaires aux dépenses réelles, afin de n'avoir pas à procéder ultérieurement, comme nous y sommes contraints cette année, à des régularisations.

En ce qui concerne l'apurement des comptes pour 1970, je voudrais dire à M. Soudant que je conteste les chiffres qu'il a avancés. Cet apurement des comptes passés a d'abord été réduit de 148 millions de francs, chiffre qui figurait dans le projet de B. A. P. S. A. soumis au conseil supérieur des prestations sociales agricoles. Ce chiffre a été réduit à 113 millions de francs car le chiffre initial de 148 millions comportait également une régularisation du déficit de 1971 qui a été abandonnée, compte tenu des chiffres connus relatifs à cette dernière année.

Par ailleurs, le vote intervenu à l'Assemblée nationale aboutit à une nouvelle réduction de 24,6 millions de francs du crédit pour l'AMEXA. Il n'en demeure pas moins qu'il subsiste un solde déficitaire pour 1970, qui a dû être imputé sur les crédits ouverts en 1971 et qu'il convient, en conséquence, comme j'ai eu l'occasion de le dire en commission, d'augmenter la dotation de 1971 qui se trouve ainsi amputée du déficit non résorbé de 1970.

Si le budget de 1970 s'est soldé par un équilibre global, en réalité cet équilibre n'a pu être obtenu que par une augmentation de la dotation budgétaire de 210.400.000 francs qui a été inscrite à la loi de finances rectificative de 1970 et qui a permis de compenser l'insuffisance des rendements, par rapport aux prévisions, de la part de T. V. A. affectée au B. A. P. S. A.

Il n'est donc pas exact de dire qu'il subsistait, en 1970, des excédents de cotisation qui n'ont pu, en raison de la règle du dixième, être affectés à l'équilibre de l'AMEXA. En effet, les dépenses réelles ayant été très proches des dépenses prévues, le pourcentage de couverture de ces dépenses par les cotisations professionnelles demeure identique à celui qui a été prévu dans le budget du B. A. P. S. A. de 1970, soumis au Parlement.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il est trop facile de dire qu'un budget est en équilibre quand, chaque fois, c'est l'Etat qui vient résorber, par une subvention, un déséquilibre antérieur.

Sur le second point soulevé par votre rapporteur, qui concerne les versements au titre de la section de la population non active, je ne peux, à mon grand regret, approuver l'argumentation qu'il a développée.

La solution qu'il propose et qui consisterait à apporter une sorte de compensation entre les sommes dues par le régime agricole à la section de la population non active de la caisse nationale d'allocations familiales et les dépenses de prestations versées à cette même population supportées par le régime agricole seraient parfaitement illégales parce que contraires aux termes de l'article 34 de l'ordonnance du 21 août 1967.

En effet, cet article a prévu que chaque régime d'allocations familiales devait contribuer au financement des prestations versées à la population non active au prorata des prestations légales versées au cours de l'année précédente.

Le B. A. P. S. A. ne peut donc pas s'affranchir de cette obligation légale. Le paiement d'un arriéré provient du fait que l'arrêté de répartition de la charge du financement des prestations familiales n'a pu intervenir à ce jour.

Toutefois, cet arrêté doit paraître en 1972 et les sommes correspondant au versement des différents régimes ont été inscrites au budget de la caisse nationale des allocations familiales. Les crédits précédemment inscrits au B. A. P. S. A. à ce titre ne sont pas disponibles car ils ont été virés à d'autres chapitres, en particulier à l'AMEXA.

Il est donc nécessaire d'inscrire au B. A. P. S. A. pour 1972 le crédit permettant au régime agricole de faire face à ses obligations vis-à-vis de la caisse nationale des allocations familiales.

En ce qui concerne les prestations versées par le B. A. P. S. A. à la population non active agricole, celles-ci feront évidemment l'objet de remboursements ultérieurs de la part de la caisse nationale des allocations familiales. Ces remboursements viendront en recettes du B. A. P. S. A. mais il n'a pas été possible de les faire figurer au budget de 1972 car leur montant exact n'a pu être déterminé et le B. A. P. S. A. ne peut inscrire que des recettes certaines.

Je voudrais aller plus loin dans cette analyse et prendre, après ces arguments juridiques et financiers, des arguments de portée plus politique.

Un amendement du Gouvernement a été déposé à l'Assemblée nationale à la suite d'une discussion du même ordre. Il avait pour but, en définitive, d'abaisser le total des cotisations sociales de 50.900.000 francs. Pourquoi ce chiffre ? Parce que les cotisations directes de la profession représentaient 19,12 p. 100 et qu'à la suite de discussions, nous avons accepté que ces cotisations ne représentent plus que 18,67 p. 100, c'est-à-dire le même pourcentage que l'année dernière.

J'ai dit, du haut de cette tribune, que descendre au-dessous de 18,67 p. 100 n'était pas sérieux. Il faut tout de même dire, pour que l'opinion le sache, que les cotisations directes des agriculteurs doivent représenter un pourcentage minimum. Nous ne pouvons pas valablement descendre au-dessous de 18,67 p. 100. Les cotisations étaient, je le répète, de 50 p. 100 il y a quinze ans. Elles étaient tombées à 30 p. 100 il y a dix ans et, depuis que je suis au ministère de l'agriculture, c'est-à-dire deux ans, j'ai vu cette part constamment décroître. Si nous continuons dans cette voie, elle va tendre vers zéro, ce qui ne serait pas acceptable. Voilà pourquoi le Gouvernement, en dernière analyse, pour essayer de régler convenablement ce problème, a accepté de revenir à ce pourcentage de 18,67 p. 100.

Pour y arriver, il a eu recours à deux moyens : une diminution de 24,6 millions, non pas en prétextant une surévaluation des dépenses, mais en supprimant le remboursement d'arriérés. C'est de la technique financière, ce n'était pas une remise en cause

de l'estimation des dépenses. Pour le reste, il a prévu une subvention budgétaire supplémentaire de 26,3 millions.

Si le Gouvernement a agi ainsi, messieurs les rapporteurs, ce n'était pas de gaieté de cœur. Mettez-vous à la place de M. le ministre de l'économie et des finances ! Il n'était pas enthousiaste à l'idée d'augmenter encore les dépenses budgétaires. C'est parce que nous avons pensé qu'il ne fallait pas dépasser cette somme de 24,6 millions, que nous avons octroyé cette subvention budgétaire. Nous ne pouvions pas faire autrement.

Je rappelle que cette augmentation de 15,5 p. 100 des cotisations a été en définitive répartie suivant un éventail élargi que connaît bien M. le secrétaire d'Etat, puisqu'il en est l'auteur. C'est ainsi que 210.000 exploitants agricoles continueront à payer des cotisations inférieures à celles de 1966 en francs courants et que 180.000 exploitants agricoles de condition modeste paieront à peu près la même somme, 3 p. 100 de plus en francs courants par rapport à 1966, ce qui est évidemment très modéré et montre bien la volonté du Gouvernement de ne pas surcharger les exploitants à ressources faibles.

J'ajouterai que je suis très surpris, monsieur le président de la commission des finances, par cet amendement, qui ne s'inscrit nullement dans les traditions du Parlement. Le Parlement n'a jamais contesté les évaluations de dépenses de l'administration, que ce soit pour le B. A. P. S. A. ou pour le budget général.

Je dis que l'évaluation des dépenses a été correctement effectuée. D'ailleurs, je ne vois pas très bien l'intérêt qu'aurait le Gouvernement à surévaluer ces dépenses, non seulement du point de vue budgétaire, mais plus encore du point de vue politique. Je suis un homme politique et je n'ai aucun intérêt à surévaluer ces dépenses.

Le Gouvernement a pris une position prudente. Il estime qu'il vaut mieux exposer clairement les faits que de maintenir l'agriculture dans l'incertitude ou que de lui imposer par la suite des rectifications de cotisations qui pourraient être extrêmement préjudiciables aux agriculteurs.

Il faut être logique jusqu'au bout. Si l'on diminue les dépenses de 125 millions, cela ne veut pas dire que l'on diminue uniquement la part qui incombe à l'Etat, cela sous-entend en parallèle la diminution des cotisations ; ce qui signifie qu'en définitive, si ces dépenses sont mal calculées, il faudra augmenter ultérieurement les cotisations sociales. Je vous mets en garde : ne croyez pas que, si ces dépenses sont mal calculées, l'Etat accordera automatiquement une subvention supplémentaire.

Soyons donc raisonnables et partons d'un bon pied. Déterminons exactement nos cotisations sociales. L'augmentation sera en moyenne de 15,5 p. 100. Nous savons où nous allons. Nous sommes sur un chemin solide, qui a un bon fondement. Ne faisons donc pas de bêtises, car nous risquerions non seulement de détruire l'équilibre du budget, mais en plus, d'aboutir à une révision du montant des cotisations sociales. Or il est toujours très mauvais, en cours d'année, de faire des corrections.

Je souhaite donc très sincèrement que M. le rapporteur puisse retirer son amendement, auquel je m'oppose, et qu'il le fasse en fonction des précisions que je viens de donner. Sinon, il m'obligerait à évoquer tout l'arsenal législatif et vous savez très bien que je n'aime pas le faire devant le Sénat.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je remercie M. le ministre des précisions qu'il vient de nous donner. Mais je voudrais dès l'abord lui répondre sur un point particulier, puisqu'il a mis en cause la commission des finances.

La commission des finances, monsieur le ministre, se sent absolument innocente dans cette affaire pour une raison très simple : elle n'a pas eu connaissance de l'amendement avant l'ouverture de la séance. Dans ces conditions, vous me permettez de vous dire qu'il n'y a aucune raison de la mettre en cause.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. C'était un lapsus.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Vous avez, *in fine*, invoqué la menace d'un recours à l'arsenal législatif.

Le Gouvernement fait preuve, je dois le dire, de beaucoup de distraction à l'Assemblée nationale. Hier, je vous ai démontré que vous aviez laissé passer un texte anticonstitutionnel. Je vous ferai la même observation tout à l'heure pour un autre texte. Je dois remarquer que vous n'avez pas invoqué à l'Assemblée nationale certain article, dont les pétards me paraissent un peu mouillés. (*Sourires.*) Je trouverais dans ces conditions de

très mauvais goût, je vous le dis franchement, que vous l'invoquiez ici. (*Applaudissements.*)

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Je regrette, monsieur le rapporteur général, que vous n'avez pas en main mon rapport imprimé qui a été distribué avant-hier. Je ne sais quel cheminement il a pu suivre pour ne pas arriver jusqu'à la commission des finances. Je le constate et je le regrette.

Monsieur le ministre, vous avez fait une double réponse, d'abord à mon amendement, ensuite à mon intervention à la tribune relative aux prestations pour les personnes non actives agricoles. Reconnaissez tout de même qu'il n'est pas logique que le B. A. P. S. A. supporte cette charge et que les 20 à 25 millions de francs en question, qui devront être remboursés cette année aux caisses agricoles, ne soient pas inscrits en recettes dans le projet de budget et ne viennent pas automatiquement en diminution des cotisations à payer. Cela ne représente qu'une partie de la charge financière du B. A. P. S. A. mais correspond à 20 p. 100 des cotisations directes des professionnels. Il aurait dû en résulter au moins une diminution des cotisations.

Vous me demandez d'où proviennent ces informations. Elles m'ont été fournies par la mutualité agricole qui gère tout de même, il faut bien le dire, 77 p. 100 de ce risque AMEXA. Ces éléments chiffrés, elles les a développés devant le comité de gestion du B. A. P. S. A. Ce n'est pas la première fois que nous entendons cette réflexion de la part de la mutualité sociale agricole, qui trouve que les prévisions de dépenses de l'AMEXA pour 1972 sont exagérées.

Vous avez fait allusion aussi à ces 150 ou 180 millions qui sont comptés dans ce budget, mais qui serviront à combler le déficit de l'année 1970. Mais leur objet est différent. Ce déficit, pour lequel les recettes correspondantes sont inscrites, constitue une charge nouvelle pour le B. A. P. S. A.

Par ailleurs, pourquoi le Gouvernement a-t-il admis la diminution de 24,6 millions de francs si elle n'était pas justifiée ? L'Assemblée nationale avait suivi sa commission des finances, en première délibération, en adoptant son amendement tendant à réduire de 150 millions de francs les crédits de l'AMEXA. Ce n'est qu'en deuxième délibération, après que le Gouvernement eut proposé 24,6 millions supplémentaires de réduction, que l'amendement précédemment adopté fut retiré.

Je reconnais que le Gouvernement a accepté de prendre en charge 50,9 millions de francs au titre des cotisations professionnelles. Cependant, il semble y avoir eu une erreur d'estimation.

Il est inutile que nous votions des recettes si elles ne doivent pas être utilisées. C'est la raison pour laquelle je maintiens l'amendement de la commission.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je suis très ennuyé, monsieur le rapporteur.

M. Marcel Pellenc, président de la commission des finances. Vous avez fait sécher le pétard ! (*Sourires.*)

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Comme le dit M. le président Pellenc, « j'ai fait sécher le pétard ». Je voudrais faire appel au Sénat car ce serait la première fois que je serais amené à invoquer un article de la loi organique relative aux lois de finances.

M. le président. Je ne suis pas certain, monsieur le ministre, que ce soit de circonstance. Mais nous vous écoutons.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je réponds à M. Soudant que je suis tenu par l'ordonnance de 1967 relative à la population non active. Je ne peux pas y déroger, j'en suis désolé.

D'un autre côté, je rappelle au Sénat que la diminution des cotisations sociales de 50,9 millions de francs introduite à la suite d'un amendement du Gouvernement accepté par l'Assemblée nationale, permettra de ramener les cotisations au même pourcentage que l'année dernière, soit 18,67 p. 100.

Dans un budget aussi important que celui des prestations sociales agricoles, il est exact, monsieur Soudant, que l'on peut toujours grappiller, écheniller quelque chose. Mais si on est arrivé, même par un tour de passe-passe — il faut bien le dire — ou par le non-remboursement d'arriérés, à une réduction supplémentaire de 24,6 millions de francs, c'est que le Gouvernement a été obligé de majorer sa participation au financement du B. A. P. S. A. de 26,3 millions de francs. Il a estimé qu'on ne pouvait pas faire autrement.

Puisque vous maintenez votre amendement, je suis donc obligé d'invoquer l'article 42 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances qui stipule :

« Aucun article additionnel, aucun amendement à un projet de loi de finances ne peut être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire effectivement une dépense, à créer ou à accroître une recette ou à assurer le contrôle des dépenses publiques. »

J'invoque le mot « effectivement » car si vous ne réduisez pas « effectivement » les dépenses, vous déséquilibrez cependant le B. A. P. S. A.

L'article 42 poursuit en ces termes :

« Tout article additionnel et tout amendement doit être motivé et accompagné des développements des moyens qui le justifient.

« La disjonction des articles additionnels ou amendements qui contreviennent aux dispositions du présent article est de droit. »

Etant donné que M. Soudant ne désire pas retirer son amendement, je suis obligé, monsieur le président, d'invoquer l'article 42 de l'ordonnance du 2 janvier 1959.

M. le président. En application de l'article 45, alinéa 4, du règlement du Sénat, je demande à M. le rapporteur général quel est l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 42 de la loi organique relative aux lois de finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le ministre, vous savez toute la sympathie que nous avons pour vous. C'est sur le terme « effectivement » que nous ne sommes pas d'accord. J'invoque à la fois la tradition et l'esprit dans lequel ce texte a été rédigé. A force d'invoquer tous les articles de la loi organique, nous allons finir par les connaître tous par cœur, ce qui, après tout, n'est pas si mauvais. (*Sourires.*)

Le mot « effectivement » avait pour objet d'éviter ce que nous avons appelé les « amendements indicatifs ». Autrement dit, si un amendement quel qu'il soit — je me prononce non pas sur le fond, mais sur la forme et la recevabilité — tendait à une réduction indicative des crédits de 1.000 francs, comme cela s'est vu dans le passé, alors l'article 42 était applicable.

Mais il s'agit aujourd'hui d'une réduction substantielle. Au surplus, vous n'avez pas invoqué cet article 42 à l'Assemblée nationale puisque vous êtes arrivé à une transaction que je crois heureuse. Pourquoi dès lors faire un sort spécial au Sénat ?

Je crois donc très sincèrement, monsieur le président, que l'article 42 n'est pas applicable.

M. le président. La commission des finances, consultée, déclare que l'article 42 n'est pas applicable.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Si je n'ai pas invoqué l'article 42 à l'Assemblée nationale, c'est que d'autres éléments sont intervenus qui ont permis d'aboutir, en définitive, à l'élaboration puis à l'adoption de l'amendement du Gouvernement.

A l'origine, trois amendements différents avaient été déposés. Ils tendaient tous les trois à réduire les dépenses, le premier de 340 millions de francs, le deuxième de 150 millions et le troisième de 100 millions. J'ai dit à l'Assemblée nationale que ce n'était pas sérieux, que la simple énumération de ces différents chiffres prouvait bien que le Gouvernement devait avoir raison. Il n'a pas effectué ces calculs pour le plaisir de surévaluer les dépenses, ce qui lui aurait causé des difficultés politiques.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le rapporteur général, je n'ai pas invoqué l'article 42 à l'Assemblée nationale. J'ai essayé de démontrer aux députés qu'ils étaient en contradiction avec eux-mêmes, que si l'on admettait que le chiffre de 340 mil-

lions de francs n'était pas bon, pas plus d'ailleurs que celui de 100 millions, le chiffre de 150 millions ne devait pas l'être non plus et qu'en conséquence il fallait rejeter les amendements les proposant.

Nous nous sommes réunis, avec les représentants du ministère des finances et les rapporteurs de la commission, pour trouver une solution de compromis qui soit compatible avec les dépenses réelles et conforme au bon sens.

J'insiste donc une nouvelle fois auprès de M. Soudant pour qu'il veuille bien retirer son amendement. C'est, je crois, la voix de la sagesse.

M. le président. La commission des finances ayant déclaré que l'article 42 n'était pas applicable, la discussion sur l'amendement n° 57 se poursuit.

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. Je suis assez gêné pour prendre une décision car cet amendement n'émane pas de moi, mais de la commission. Personnellement, je le retirerais volontiers, mais en tant que rapporteur je suis obligé de le maintenir. (*Très bien !*)

M. Edgar Tailhades. Il faut prendre ses responsabilités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur cet amendement n° 57 ?

M. Max Monichon, rapporteur spécial. La commission des finances, M. le rapporteur général l'a indiqué, n'a pas eu connaissance de cet amendement. Elle ne peut donc pas donner d'avis et s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. André Dulin. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. André Dulin. J'appelle l'attention du Sénat sur le fait que nous aboutissons non seulement à une augmentation importante des cotisations, mais également à l'inscription de deux taxes nouvelles : la taxe de solidarité sur les céréales et la taxe sur les oléagineux. Or, toutes les taxes additionnelles qui frappent le produit sont en définitive payées par l'agriculteur.

Parmi ces différentes taxes, il en est une qui émane du Sénat : c'est la taxe sur les corps gras, qui a été instituée à ma demande. Pendant cinq ans, en dépit des votes du Sénat, le ministre des finances s'est refusé à la percevoir. Je constate avec satisfaction qu'elle est maintenant perçue et qu'elle rapporte 12 milliards d'anciens francs. Nous avons donc apporté notre contribution à cette rentrée de fonds. Encore faudrait-il que, pour assurer la défense de nos productions laitières, cette taxe fût augmentée.

J'en reviens à la question de procédure. Vous avez indiqué, monsieur le ministre, qu'à la suite du dépôt de trois amendements à l'Assemblée nationale vous aviez abouti à une transaction. Or, je vous rappelle qu'avant l'avènement de votre régime, il était de tradition, dans cette enceinte, que la commission se réunisse avec le ministre intéressé pour examiner les divers amendements déposés. Un compromis était presque toujours trouvé.

Vous l'avez fait à l'Assemblée nationale. Pourquoi refusez-vous de le faire au Sénat ? M. le rapporteur général vous a tendu la perche.

Cela étant, je puis vous assurer que l'augmentation sensible des cotisations et la diminution du revenu des agriculteurs risquent de vous causer d'importantes difficultés. D'ailleurs, une campagne est déjà amorcée.

Dans votre intérêt, je vous supplie, monsieur le ministre, d'envisager la possibilité d'arriver à une transaction avec la commission des finances sur l'amendement présentement en discussion.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il que l'amendement soit réservé ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Ce serait la sagesse, monsieur le président.

M. le président. C'est pourquoi je me suis permis de faire cette suggestion.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je suis allé devant les commissions chaque fois qu'elles me l'ont demandé. M. le secrétaire d'Etat aussi.

Pour ce qui est du B. A. P. S. A., je crois que nous avons tout dit et je ne voudrais pas laisser l'attention du Sénat ni retarder ses travaux. M. le rapporteur général ayant déclaré que l'article 42 n'était pas applicable, il faut que vous vous pronociez.

Je m'oppose à l'amendement pour toutes les raisons que j'ai indiquées. Il faut être raisonnable en cette affaire. Je ne peux pas imaginer un seul instant que le Sénat adoptera cet amendement. Je compte sur sa sagesse.

Cela étant, j'aimerais que M. le secrétaire d'Etat puisse dire un mot à propos du déséquilibre du B. A. P. S. A.

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

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Je veux simplement indiquer au Sénat que si cet amendement était voté, il mettrait en déséquilibre le budget annexe des prestations sociales agricoles. Les arguments avancés par M. le rapporteur ne reposent que sur un certain nombre d'éléments fragiles. Le Gouvernement, pour sa part, dispose d'éléments solides : la progression dans les autres régimes sociaux et les résultats de 1970. Contrairement à ce qu'affirment l'auteur de l'amendement et la commission qu'il représente, les dépenses ne sont pas surestimées puisqu'en définitive les résultats ont été supérieurs aux évaluations budgétaires initiales.

Pour l'AMEXA les prévisions de la loi de finances pour 1970 étaient de 1.888,6 millions de francs ; le résultat de 1970 a été de 2.168 millions, soit une différence en moins de 279,4 millions.

Pour les prestations familiales, les prévisions de la loi de finances étaient de 1.900 millions ; le résultat a été de 1.735 millions, soit une différence en plus de 165 millions.

Pour les assurances vieillesse, les prévisions de la loi de finances étaient de 3.877,3 millions ; le résultat a été de 3.775 millions, soit une différence en plus de 102 millions.

Pour les autres dépenses, les prévisions s'élevaient à 186,3 millions ; le résultat a été de 177 millions, soit une différence en plus de 8,5 millions de francs.

Au total, sur des prévisions qui s'élevaient à 7.852 millions de francs, c'est-à-dire une masse énorme, le résultat a été de 7.855 millions, soit une différence de 3 millions. Cela prouve tout de même que le Gouvernement avait vu juste en 1970.

Monsieur le rapporteur, vous vous fondez, dans votre proposition, comme d'ailleurs les autres parlementaires qui ont déposé à l'Assemblée nationale trois amendements différents — ainsi que l'a fait remarquer tout à l'heure M. le ministre de l'agriculture : l'un supérieur à 300 millions, l'autre de 150 millions, le troisième de 100 millions — sur les renseignements que vous a fournis la mutualité sociale agricole. Ses estimations sont valables pour les sept premiers mois, mais rien ne nous dit — je parle ici en tant que secrétaire d'Etat à l'agriculture, qui connaît bien ces problèmes sociaux, mais également en tant que médecin qui a vu ce que représentait l'évolution des dépenses de santé au cours d'une année — que dans les cinq mois suivants, les dépenses n'augmenteront pas beaucoup plus que ne l'a prévu la mutualité sociale agricole.

Personnellement, je rejoins M. le ministre de l'agriculture en mettant en garde le Sénat sur la gravité du vote qu'il va émettre car ce qui est demandé risque de déséquilibrer le budget.

Compte tenu de la concertation qui a eu lieu tant au Sénat avec vos commissions, qu'à l'Assemblée nationale, l'effort qu'a fait le Gouvernement pour ramener la participation des agriculteurs à ce qu'elle était très exactement en 1971 démontre bien sa volonté de ne pas surcharger ceux-ci en matière de cotisations sociales.

M. le président. Sur l'amendement n° 57, présenté par M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat, je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de la gauche démocratique.

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

M. Louis Courroy. Monsieur le président, monsieur le ministre, personnellement, j'aurais souhaité rejoindre la position de notre ami André Dulin et demander que cet article soit réservé. Quand, dans une assemblée comme le Sénat, la commission des finances déclare qu'elle n'a pas eu connaissance d'un amendement portant sur une question aussi importante, cela demande réflexion.

Si vous voulez passer outre, nous nous inclinons devant la décision du Sénat, mais j'attire votre attention sur le fait que, dans notre groupe, nous sommes assez divisés sur cette question.

Vous me direz que nous sommes pressés, mais il est déjà arrivé que le Sénat renvoie l'examen d'autres budgets ; en la circonstance, il s'agirait de ce qu'on a appelé la séance balai du samedi 4 décembre.

Ce problème est très important et vous savez que nous attachons un intérêt tout particulier aux questions agricoles, sans négliger pour autant les autres, bien entendu.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai nullement l'intention de mettre en doute votre technicité. Nous aimerions vous faire plaisir et je pense d'ailleurs que l'ensemble du budget sera voté au Sénat. Mais étant donné l'importance de ce problème, comprenez notre gêne !

La commission des finances n'ayant pu examiner cet amendement, je demande qu'il soit sursis au vote. (*Très bien ! et applaudissements sur un certain nombre de travées.*)

M. le président. Monsieur le président Courroy, ayant été saisi d'une demande de scrutin, je vais être obligé de faire procéder au vote.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je souhaite, si la chose est possible malgré la demande de scrutin, un renvoi de l'amendement et du texte auquel il s'applique à la commission des finances. (*Mouvements divers.*)

M. André Dulin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. André Dulin, qui est intervenu à l'instant dans le débat et qui a déposé la demande de scrutin. Peut-être voudra-t-il se rallier à la proposition de M. le rapporteur général ?

M. André Dulin. C'est là une suggestion que je viens de faire et je remercie M. le rapporteur général de l'avoir exprimée.

La commission des finances devrait, en effet, se réunir afin d'aboutir — je le dis très franchement à M. le ministre — à une transaction sur ce point.

M. le président. La demande de suspension de séance et de renvoi du texte en commission paraît recueillir l'assentiment général.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Tout à l'heure, j'ai dit que le Sénat devait être éclairé et qu'il était possible de passer au vote. Je m'aperçois que je me suis trompé et que certains sénateurs désirent obtenir davantage de précisions.

Respectueux du Parlement, je pense que les usages et la raison commandent le renvoi de cet amendement à la commission des finances afin d'essayer de trouver une solution. (*Marques d'approbation sur de nombreuses travées.*)

M. le président. Sur la procédure, à savoir le renvoi en commission, il semble y avoir un accord unanime. (*Assentiment.*)

A quelle heure la commission des finances pense-t-elle que le Sénat pourrait reprendre la discussion de cet amendement ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. La commission des finances pourrait se réunir à quinze heures, ce qui nous permettrait de reprendre la séance publique vers quinze heures trente.

M. le président. Puis-je vous demander un petit effort, monsieur le rapporteur général ? Transigeons à quinze heures quinze pour la reprise de la séance.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Nous pourrions, monsieur le président, d'ici à treize heures, examiner les autres amendements, ce qui nous ferait gagner du temps et répondrait ainsi à votre préoccupation. (*Nombreuses marques d'approbation.*)

M. le président. Comprenez mon souci, monsieur le rapporteur général : le devoir de la présidence est de faire autant que possible respecter l'horaire arrêté par la conférence des présidents.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. En tout état de cause, monsieur le président, nos collègues ne sauraient être gênés si l'heure de la reprise de la séance était quelque peu retardée, alors qu'il en irait tout différemment dans le cas contraire.

M. le président. La demande de renvoi en commission, acceptée par le Gouvernement, est de droit. La ligne du paragraphe II de l'article 21 relative aux prestations sociales agricoles ainsi que l'amendement n° 57 qui s'y rapporte sont donc réservés.

Nous poursuivons l'examen des articles.

Article 30.

M. le président. Nous passons à l'examen de l'article 30 du projet de loi, deuxième alinéa, et des lignes 58 et 59 de l'état E, qui concernent les taxes sociales sur les céréales et les graines oléagineuses.

Je donne lecture de ces lignes :

LIGNES		NATURE DE LA TAXE	ORGANISMES bénéficiaires ou objet.	TAUX ET ASSIETTE	TEXTES LEGISLATIFS et réglementaires.	PRODUIT pour l'année 1971 ou la campagne 1970-1971. (En francs.)	ÉVALUATION pour l'année 1972 ou la campagne 1971-1972. (En francs.)
Nomen- clature 1971.	Nomen- clature 1972.						
»	58 (nouvelle).	Taxe sociale de solidarité sur les graines oléagineuses.	Caisse centrale de secours mutuel agricole.	Taux : colza, navette et tournesol : 2 F par quintal.	Décrets n°s 71-663 et 71-764 du 11 août 1971.	11.000.000	11.000.000
»	59 (nouvelle).	Taxe sociale de solidarité sur les céréales.	Idem	Taux par quintal : Blé tendre : 0,95 F ; blé dur : 1,34 F ; orge : 0,90 F ; seigle : 1,44 F ; maïs : 0,80 F ; avoine : 1,35 F ; sorgho : 1 F.	Décrets n°s 71-665 et 71-667 du 11 août 1971.	150.000.000	212.000.000

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les lignes 58 et 59 de l'état E.

(Ces textes sont adoptés.)

M. le président. Les autres lignes de l'état E ainsi que l'ensemble de l'article 30 sont réservés.

Par amendement n° 55, MM. Coudé du Foresto et Monichon, au nom de la commission des finances, proposent de supprimer le deuxième aliéna de l'article 30.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous nous trouvons très exactement dans la même situation qu'hier soir, mais je ne vous infligerai pas à nouveau la lecture de l'article 4 de l'ordonnance portant loi organique. Nous finirions, en effet, par le savoir par cœur.

La seule chose que je puisse rappeler au Sénat, c'est que les taxes parafiscales s'établissent par décret pris en Conseil d'Etat et que le Parlement n'a aucun pouvoir de les moduler. Il ne peut qu'en accepter la perception ou la refuser.

Or, dans le texte qui nous préoccupe, la taxe a été modulée par l'Assemblée nationale. Nous ne pouvons absolument pas approuver cette procédure.

C'est la raison pour laquelle, pour une question purement législative, je vous demande, mes chers collègues, de repousser cette adjonction qui constitue une modulation de la taxe.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Messieurs, le Gouvernement rejoint M. le rapporteur général non seulement sur le plan économique ou sur le plan pratique, disons, en ce qui concerne cette exonération de 300 quintaux et le report sur les 1.000 quintaux.

Je préciserai seulement qu'il n'est jamais de bonne gestion de confondre les problèmes sociaux avec les problèmes économiques. C'est d'ailleurs la raison qui avait conduit le Gouvernement à supprimer ce qu'on appelait autrefois le « hors quantum » dans les exonérations de moins de 1.000 quintaux lorsqu'il s'agissait de l'organisation du marché des céréales.

D'autre part, exonérer les agriculteurs livrant moins de 300 quintaux et reporter la charge qui en résulterait sur ceux qui livrent plus de 1.000 quintaux, aboutirait pratiquement à doubler cette charge, qui passerait de près de 100 millions à 200 millions de francs. Ce serait, évidemment, extrêmement lourd et risquerait, du point de vue économique, d'être extrêmement préjudiciable. En effet, les agriculteurs de certaines régions, comme le Nord ou l'Aisne, auraient avantage à porter leur blé sur le marché d'intervention à Anvers plutôt que de le vendre sur le marché français, ce qui irait à l'encontre de ce que nous voulons faire.

D'un autre côté — je ne vous l'apprends pas — nous connaissons toutes les fraudes que faciliteraient les exonérations d'autrefois. On fait livrer par la belle-mère, par le frère, par le cousin, par la tante, de telle façon que tout le monde reste en-deçà de 300 quintaux.

Ce qui est encore plus injuste, c'est que l'on va, en définitive, exonérer des gens qui ne sont pas de petits exploitants. Je veux prendre un exemple. Le ministre de l'agriculture possède une propriété de vignes dans le Midi. Il fait de 40 à 50 quintaux de céréales parce qu'il existe un hectare en jachère qu'il faut bien utiliser. Eh bien, je vais être exonéré bien que cette propriété soit assez normale et équilibrée ; ce n'est tout de même pas raisonnable !

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement s'est orienté dans une autre voie tendant à ne pas consentir d'exonération en faveur des agriculteurs modestes, mais à prévoir la livraison de semences gratuites à concurrence de l'effort social demandé aux autres — je dis bien « à concurrence » — ce qui va représenter une dépense de l'ordre de 15 millions de francs. Cela permettra, d'une part, de ne donner des semences qu'aux véritables agriculteurs qui livraient moins de 100 quintaux et qui n'ont que cela pour vivre, d'autre part, d'avoir une politique plus positive en faisant connaître les semences sélectionnées, les meilleures semences de France, donc en favorisant une politique de qualité.

Je n'en dirai pas plus, messieurs, cet argument d'ordre pratique qui vient s'ajouter à l'argument juridique présenté par M. le rapporteur général me paraissant suffisamment clair.

Par conséquent, le Gouvernement vous demande d'accepter l'amendement présenté par la commission des finances.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 55, présenté par la commission des finances et accepté par le Gouvernement.

M. Léon David. Le groupe communiste vote contre.

(L'amendement n° 55 est adopté.)

M. le président. Je rappelle que le vote sur l'ensemble de l'article 30 et des autres lignes de l'état E est réservé.

Etant donné l'heure, le Sénat voudra sans doute renvoyer à cet après-midi la suite de ses travaux ? (Assentiment.)

Conformément à la proposition de la commission des finances, la séance est suspendue jusqu'à quinze heures trente.

(La séance, suspendue à douze heures quarante-cinq minutes, est reprise à quinze heures cinquante minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances.

Mlle Irma Rapuzzi, au nom de la commission des finances. La commission des finances entend actuellement M. le ministre de l'agriculture. M. le secrétaire d'Etat au budget s'est joint à nous en raison de la difficulté du compromis à trouver.

J'ai donc l'honneur, au nom de la commission, de demander au Sénat une nouvelle suspension de séance de courte durée.

Le président. Le Sénat a entendu la proposition de la commission des finances.

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures cinquante-cinq minutes, est reprise à seize heures vingt minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

Je rappelle que l'amendement n° 57, présenté par M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales, ainsi que les crédits figurant aux articles 20 et 21 ont été précédemment réservés.

Sur l'amendement n° 57, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Max Monichon, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, monsieur le président, mesdames, messieurs, la commission des finances, qui vient de se réunir et dont la durée des délibérations, dont elle vous prie de l'excuser, est la cause de notre retard, a décidé de donner un avis favorable à l'amendement présenté par M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales.

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

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis. La Sénat est suffisamment informé et il est inutile que j'explique davantage notre amendement. (Marques d'assentiment.)

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Vous le savez, le Gouvernement s'oppose à cet amendement, mais je voudrais rappeler les trois raisons qui justifient sa position.

La première est d'ordre financier. Si l'on devait faire, en faveur de ce budget social de l'agriculture, « quelque chose de plus » — pour employer un terme vulgaire — que ce qui a été déjà fait par le Gouvernement, il faudrait trouver l'argent quelque part.

Peut-être pouvez-vous reprocher à l'Assemblée nationale d'avoir déjà utilisé l'excédent de 100 millions de francs, mais la Constitution nous obligeait à présenter le projet de budget d'abord devant elle. C'est humain, celle-ci a utilisé l'excédent et il ne reste donc plus d'argent disponible.

J'ajoute qu'en votant la première partie de la loi de finances vous avez introduit un certain nombre de dispositions qui devront être étudiées en commission mixte paritaire et que, présentement, le budget est en déséquilibre.

Si cet amendement était adopté, il faudrait donc prendre les crédits à l'intérieur du budget du ministère de l'agriculture, ce à quoi je m'oppose fermement, pour une raison non plus financière, mais politique.

Depuis quinze ans, en effet, la part des cotisations sociales des agriculteurs dans les dépenses totales de ce budget annexe est en constante diminution : il y a quinze ans elle était de 50 p. 100, il y a dix ans de 30 p. 100 et, l'année dernière, de 18,67 p. 100 seulement. Cette année, le Gouvernement a bien voulu la maintenir à ce taux en acceptant un amendement diminuant les cotisations de 50.900.000 francs, mais, je l'ai dit en commission, il ne serait pas raisonnable de descendre au-dessous, car nous renforcerions les critiques qui peuvent être adressées au monde agricole et selon lesquelles les agriculteurs ne paient pas leurs cotisations sociales comme le font les autres secteurs socio-économiques de la nation.

En tant que ministre de l'agriculture, je ne peux pas le laisser dire et c'est pourquoi je m'oppose, pour des raisons politiques, à descendre au-dessous de ce taux de participation.

Enfin, il y a une raison psychologique à la position du Gouvernement, c'est que nous ne pouvons pas aborder l'année 1972 avec un budget social qui ne soit pas cohérent et raisonnable. Les dépenses réelles doivent être conformes aux recettes et le budget doit être équilibré.

Or, si nous acceptions l'amendement présenté par M. le rapporteur Soudant, c'est-à-dire une baisse de 125 millions de francs, nous risquerions, à l'issue de n'importe quelle épidémie — d'une simple épidémie de grippe, par exemple — de mettre le budget social en déséquilibre et d'obliger le Gouvernement à revoir sa position quant à sa participation et au montant de la cotisation professionnelle, ce qui serait absolument désastreux sur le plan psychologique et sur le plan social.

Pour ces trois raisons principales, le Gouvernement s'oppose à l'amendement présenté par votre commission des affaires sociales et vous demande de le repousser.

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

M. André Dulin. Monsieur le président, ce matin, à la suite d'une longue discussion, étant donné la position prise par le Gouvernement devant l'Assemblée nationale, j'avais suggéré qu'un colloque s'établisse entre le Gouvernement, la commission des finances et le rapporteur de la commission des affaires sociales afin d'arriver à diminuer les cotisations des agriculteurs.

Monsieur le ministre, vous nous avez rappelé le temps où les cotisations étaient de 50 p. 100 ...

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Ce temps, c'était le vôtre !

M. André Dulin ...et je connais bien la question puisque j'ai eu la chance d'être ministre avant vous (*Sourires*), mais la profession n'en supportait que 19 p. 100 et le surplus était payé par les consommateurs.

Or, aujourd'hui, non seulement les cotisations sont sensiblement augmentées, mais des taxes nouvelles frappent les céréales et les oléagineux en diminuant d'autant les prix à la production et les revenus des agriculteurs, alors que le coût des moyens de production ne cesse de croître.

Celui qui vous parle, qui siège depuis vingt-six ans dans cette assemblée et qui vient d'être réélu récemment pour neuf ans, est loin de vouloir faire une opération électorale ou une opération politique, je vous l'affirme sincèrement ! (*Sourires*.)

Seules comptent, pour moi, la question sociale et la question humaine. Mon désir est de ne pas voir nos jeunes agriculteurs continuer à quitter la terre.

Vous avez déclaré ce matin qu'il fallait tout faire pour les y maintenir. Or, si vous leur faites supporter de trop lourdes charges, l'exode se poursuivra et l'agriculture ne comptera plus que des personnes âgées. Dans ces conditions, votre budget social continuera à augmenter et vous en ferez supporter le poids aux quelques jeunes qui resteront à la terre.

Bien que nous ayons tous, et particulièrement M. de Montalembert, insisté auprès de vous, monsieur le ministre, et auprès de M. le secrétaire d'Etat au budget, en faveur d'un effort de conciliation, vous vous y êtes refusés et je le regrette. Nous avons fait le maximum, nous-mêmes, dans la voie de cette conciliation et nous n'admettons pas d'être traités d'une autre manière que nos collègues de l'Assemblée nationale.

Je demande donc instamment au Sénat de voter l'amendement de M. Soudant.

M. Louis Courroy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courroy, pour expliquer son vote.

M. Louis Courroy. Monsieur le président, monsieur le ministre, le groupe des républicains indépendants, dans sa quasi-totalité, votera pour l'amendement.

Je n'entrerai pas dans certains détails du budget, comme vient de le faire M. Dulin. Je ne veux pas lier à cet amendement la question du départ des jeunes et le drame qui affecte ainsi l'agriculture.

Si nous adoptons une telle attitude, conforme aux positions que nous avons prises ces jours derniers, c'est parce que

nous voulons voir le Sénat jouer son rôle en première lecture et vous donner l'occasion, je l'espère, au cours de la navette ou devant la commission mixte paritaire, de revoir cette question.

Vous savez monsieur le ministre que, de ma part, une telle prise de position n'a aucun caractère de passion politique ou personnelle.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Ce matin, j'avais demandé au Sénat de procéder immédiatement au vote. Puis j'ai accédé au désir de certains d'entre vous de le reporter afin d'essayer de trouver un terrain d'entente mutuelle, et j'ai accepté le renvoi en commission des finances.

Comme M. le rapporteur spécial vous l'a expliqué, je ne suis pas arrivé à convaincre ses membres, je le regrette. Je crois cependant pouvoir dire, sans trahir le secret des délibérations de cette commission, que ses membres ont été sensibles à l'argument selon lequel il n'est pas sérieux de descendre au-dessous de 18,67 p. 100.

C'est pourquoi, je le répète, si le Gouvernement, en commission mixte paritaire, devait faire un effort supplémentaire en faveur des agriculteurs — il ne faut pas oublier qu'il leur consacre déjà 19 milliards de francs cette année — je demande, en tant que ministre de l'agriculture, que les crédits consacrés à cet effort ne soient pas prélevés sur le budget social ; sinon, nous nous engagerions dans une voie dangereuse.

Il faut, au contraire, nous orienter vers des actions plus constructives, plus fructueuses, en ce qui concerne notamment l'équipement.

Comme je l'ai dit en commission — pourquoi ne le répéterais-je pas en séance publique ? — un certain nombre de départements ont été gravement sinistrés, comme les Pyrénées-Orientales, le Lot-et-Garonne, le Gers, la Drôme, la Dordogne et certainement quelques autres ; ces départements ont connu d'importants dégâts d'infrastructures, de voirie, victimes des ouragans, des inondations, etc. Si un effort est à faire, il serait préférable de le faire porter sur ce plan que sur le budget social.

Pour ces raisons, j'espère encore que le Sénat voudra bien repousser l'amendement.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je suis obligé, monsieur le ministre, de vous répéter ce que je vous ai dit en commission des finances, sans trahir, moi non plus, aucun secret.

Nous n'avons pas les moyens d'augmenter les crédits, vous le savez bien, quel que soit le désir que nous en ayons. Vous seul pouvez le faire (*M. de Montalembert fait un signe d'approbation*) et, quand je dis « vous », je pense au Gouvernement, dont les membres sont solidaires.

Je connais, certes, les difficultés que vous rencontrez parfois auprès de certains de vos collègues que je ne nommerai pas mais que tout le monde aura reconnus.

Apportez-nous donc quelque chose de concret car, pour notre part, nous sommes désarmés, nous ne pouvons désormais rien faire.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 57, présenté par M. Soudant, au nom de la commission des affaires sociales, amendement accepté par la commission des finances et repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une du groupe de la gauche démocratique, l'autre 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° 15 :

Nombre des votants.....	276
Nombre des suffrages exprimés.....	274
Majorité absolue des suffrages exprimés..	138
Pour l'adoption	236
Contre	38

Le Sénat a adopté.

En conséquence, si personne ne demande plus la parole, je mets aux voix les crédits de paiement figurant à l'article 21, au titre des prestations sociales agricoles, tels qu'ils résultent de l'adoption de l'amendement n° 57, présenté par M. Soudant, soit 944.583.966 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Art. 20 (*Services votés*). — Prestations sociales agricoles.

« Crédits, 9.156.016.677 francs. » — (*Adopté.*)

Le Sénat va examiner maintenant les articles 41 et 42.

ARTICLE 41

II. — Mesures d'ordre financier.

M. le président. « Art. 41. — Pour la couverture des prestations de maladie, maternité, invalidité, décès et des prestations d'assurance vieillesse du régime des assurances sociales agricoles, le Gouvernement prendra par décret toutes mesures nécessaires à l'harmonisation des cotisations dues pour les salariés des professions connexes à l'agriculture visés aux alinéas b) à j) inclus de l'article 1024 du code rural ainsi que pour les salariés des exploitations forestières, avec les cotisations dues pour les salariés du régime général de sécurité sociale.

« Le même décret déterminera la liste des professions mentionnées au a) de l'article 1024 pour lesquelles la même mesure sera adoptée. »

(Adopté.)

ARTICLE 42

M. le président. « Art. 42. — Les articles 1106-1, 1106-2 (I, 2°), 1106-3 (2°), 1106-6 et 1106-10 du code rural sont modifiés et complétés comme suit :

« Art. 1106-1. — I. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, à condition que les intéressés résident sur le territoire métropolitain :

« 1° Aux chefs d'exploitation ou d'entreprise agricole visés à l'article 1060 (1°, 4° et 6°) à condition que ces dernières soient situées sur le territoire métropolitain et qu'elles aient une importance au moins égale à la moitié de l'exploitation type ouvrant droit à l'intégralité des prestations familiales agricoles, à moins qu'ils ne justifient d'une activité exclusivement agricole ;

« 2° Aux aides familiaux non salariés des chefs d'exploitation ou d'entreprise ci-dessus visés.

« Par aides familiaux, on entend les ascendants, descendants, frères, sœurs et alliés au même degré du chef d'exploitation ou d'entreprise ou de son conjoint, âgés de plus de seize ans, vivant sur l'exploitation ou l'entreprise et participant à sa mise en valeur comme non salariés ;

« 3° Aux anciens exploitants et à leurs conjoints titulaires de la retraite de vieillesse prévue à l'article 1110, ainsi qu'aux titulaires de l'allocation de vieillesse prévue au même article, lorsqu'ils sont membres de la famille de l'exploitant et qu'ils ont donné lieu à cotisation pendant au moins cinq ans ;

« 4° a) Aux conjoints des personnes visées aux 1°, 2° et 3° ci-dessus sous réserve qu'ils ne soient pas couverts à titre personnel par un régime obligatoire d'assurance maladie, maternité ;

« b) Aux enfants de moins de seize ans à la charge des personnes visées aux 1°, 2° et 3° ci-dessus ou de leur conjoint, qu'ils soient légitimes, naturels reconnus ou non, recueillis, adoptifs ou pupilles de la Nation dont l'assuré est tuteur.

« Pour l'application du présent chapitre sont assimilés aux enfants de moins de seize ans :

« Ceux de moins de vingt ans qui poursuivent leurs études ;

« Ceux de moins de vingt ans qui sont, par suite d'infirmité ou de maladie chronique, dans l'impossibilité permanente de se livrer à une activité rémunératrice.

« 5° Aux membres non salariés de toute société, quelles qu'en soient la forme et la dénomination, ainsi qu'à leurs conjoints et

enfants mineurs, lorsque ces membres consacrent leur activité, pour le compte de la société, à une exploitation ou entreprise agricole située sur le territoire métropolitain, lesdites sociétés étant assimilées, pour l'application du présent chapitre, aux chefs d'exploitation ou d'entreprise visés au 1° du présent article ;

« 6° Aux titulaires de la pension d'invalidité prévue à l'article 1234-3 B, ainsi qu'à leurs conjoints et enfants à charge de moins de seize ans ou assimilés. »

II. — Ne sont pas assujettis au régime d'assurance obligatoire institué par le présent chapitre... (*Le reste sans changement.*)

« Art. 1106-2. — I. —

« 2° a) Des maladies ;

« b) Des accidents des enfants mineurs de seize ans et assimilés qui n'exercent pas d'activité professionnelle, ainsi que des suites que peuvent entraîner lesdits accidents pour les victimes après l'âge de seize ans ou, le cas échéant, de vingt ans, dès lors qu'elles demeurent assujetties au régime d'assurance obligatoire institué par le présent chapitre.

« c) Des accidents des titulaires de retraites ou d'allocations de vieillesse agricole, visés à l'article 1106-1, 3°, et des assujettis visés au même article 6°, lorsque les uns ou les autres n'exercent pas d'activité professionnelle. »

(Le reste de l'article sans changement.)

« Art. 1106-3. —

« 2° Les prestations d'invalidité ne sont dues qu'aux exploitants et aides familiaux visés à l'article 1106-1 (1°, 2° et 5°). Elles sont allouées dans le cas où, en raison de son état de santé, l'intéressé est reconnu comme totalement inapte à l'exercice de la profession agricole. Les invalides, leurs conjoints et leurs enfants à charge bénéficient des prestations en nature de la présente assurance pour la maladie, la maternité et lorsqu'ils n'exercent pas d'activité professionnelle pour les accidents qui leur surviennent.

« Lorsque l'inaptitude... » (*Le reste de l'article sans changement.*)

« Art. 1106-6. — Le montant des cotisations dues pour les bénéficiaires visés à l'article 1106-1 (1° à 5°) pour la couverture des risques obligatoirement assurés en application du présent chapitre est fixé par décret contresigné du ministre de l'agriculture et du ministre de l'économie et des finances, après consultation de la section de l'assurance maladie, maternité, invalidité et de l'assurance vieillesse des membres non salariés des professions agricoles du conseil supérieur des prestations sociales agricoles.

« Les cotisations dues pour les assujettis visés à l'article 1106-1 (6°) pour la couverture des risques assurés et des dépenses complémentaires y afférentes sont intégralement à la charge des assureurs débiteurs des pensions d'invalidité visées à l'article 1234-3 B. Les modalités de détermination de ces cotisations sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Les opérations financières relatives... » (*Le reste sans changement.*)

« Art. 1106-10. — II. — ... choisi par l'intéressé.

« En cas de cession d'exploitation ou d'entreprise agricole, sauf par voie d'héritage, l'affiliation prend fin de plein droit à la date de la cession. »

L'alinéa introductif de l'article 42 est réservé jusqu'à l'examen de toutes les autres dispositions de cet article.

Par amendement n° 60. M. Soudant propose :

A. — De rédiger comme suit le début du texte présenté pour le 4°-a du paragraphe I de l'article 1106-1 du code rural :

« 4° a) Aux conjoints des personnes visées aux 1°, 2°, 3°, 5° et 6° du présent paragraphe, sous réserve... » (*Le reste sans changement.*)

B. — De rédiger comme suit le début du texte proposé pour le 4°-b du paragraphe I de l'article 1106-1 du code rural :

« 4° b) Aux enfants de moins de seize ans à la charge des personnes visées aux 1°, 2°, 3°, 5° et 6° du présent paragraphe, ou de leur conjoint... » (*Le reste sans changement.*)

C. — En conséquence :

« I. — De supprimer, dans le texte proposé pour le 5° du paragraphe I de l'article 1106-1, les mots : « ainsi qu'à leurs conjoints et enfants mineurs ».

« II. — De supprimer, dans le texte proposé pour le 6° du paragraphe I de l'article 1106-1 du code rural, les mots : « ainsi qu'à leurs conjoints et enfants à charge de moins de seize ans ou assimilés ».

La parole est à M. Soudant.

M. Robert Soudant. L'amendement n'a pour objet que de regrouper dans un même alinéa la définition des conjoints et enfants à charge des bénéficiaires de l'Amexa. En effet, dans le texte de l'Assemblée nationale, l'alinéa 4° apporte une définition très précise des ayants droit des exploitants en activité, des aides familiaux et des exploitants retraités.

En ce qui concerne les ayants droit des membres de sociétés agricoles et des titulaires de pensions d'invalidité, une autre terminologie est adoptée, différente d'ailleurs dans les deux cas. Pour les premiers, il est fait mention des conjoints et enfants mineurs, ce qui est inexact puisque, dans certains cas, le bénéficiaire des prestations est supprimé dès l'âge de seize ans. Pour les seconds, il est, d'une manière plus exacte, fait référence « aux conjoints et enfants à charge de moins de seize ans ou assimilés ».

Il importe d'harmoniser les définitions de tous ces ayants droit par une référence unique au 4° a et b de l'article 1106-1.

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

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Le Gouvernement remercie M. Soudant pour l'amélioration qu'il propose d'apporter au texte de cet article. Le Gouvernement accepte donc l'amendement.

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

M. Max Monichon, rapporteur spécial. La commission des finances accepte également l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 60 présenté par M. Soudant, amendement accepté par le Gouvernement et par la commission des finances.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 58, MM. d'Andigné et Pelleray proposent, dans le texte modificatif présenté pour l'article 1106-1 du code rural, de compléter le 4° du paragraphe I par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« c) A l'ascendant, descendant ou collatéral ou allié jusqu'au troisième degré des personnes visées aux 1°, 2°, 3° ci-dessus et 5° et 6° ci-dessous qui, vivant sous le toit de l'assuré, se consacrent exclusivement aux travaux du ménage et à l'éducation d'au moins deux enfants de moins de quatorze ans à la charge de l'assuré. »

La parole est à M. d'Andigné.

M. Hubert d'Andigné. Monsieur le président, M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture s'étant engagé formellement à apporter au cours de la discussion budgétaire une solution à ce problème, je retire cet amendement, ainsi que l'amendement n° 59 qui a le même objet.

M. le président. L'amendement n° 58 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le texte proposé pour l'article 1106-1 du code rural, ainsi modifié.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. Les textes proposés pour les articles 1106-2, 1106-3 et 1106-6 du code rural ne me semblent pas contestés. Je les mets aux voix.

(Ces textes sont adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, portant le numéro 61 et présenté par M. Soudant, tend :

A. — Après le texte modificatif proposé pour l'article 1106-6 du code rural, à insérer le texte suivant :

« Art. 1106-7. — I. —

« 2° a) Les personnes visées à l'alinéa 4° du paragraphe I de l'article 1106-1 ;

« b) Les conjoints et enfants à charge ou assimilés des personnes visées à l'alinéa 1° du présent paragraphe. »

B. — En conséquence, dans le premier alinéa de l'article 42, d'ajouter l'article 1106-7 (1°, 2°) à l'énumération des articles du code rural modifiés et complétés.

Par le second, n° 65, le Gouvernement propose :

A. — Après le texte modificatif présenté pour l'article 1106-6 du code rural, d'insérer le texte suivant :

« Art. 1106-7. — I. —

« 2° Les personnes visées à l'alinéa 4° du paragraphe I de l'article 1106-1 ;

« II. — Peuvent bénéficier d'une exemption totale ou partielle des cotisations :

« 1° Les titulaires de l'allocation ou de la retraite vieillesse... »

B. — En conséquence, dans le premier alinéa de l'article 42, d'ajouter l'article 1106-7 (I, 2°, II, 1°) à l'énumération des articles du code rural modifiés et complétés.

La parole est à M. Soudant pour soutenir l'amendement n° 61.

M. Robert Soudant. Je me rallie à l'amendement n° 65 présenté par le Gouvernement et retire donc mon amendement n° 61.

M. le président. L'amendement n° 61 est retiré.

La parole est à M. le ministre pour défendre l'amendement n° 65.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Pour éviter toute confusion, nous présentons une rédaction différente de celle de la commission. Nous remercions M. Soudant d'avoir accepté cet amendement.

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

M. Max Monichon, rapporteur spécial. La commission accepte l'amendement du Gouvernement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 65 présenté par le Gouvernement et accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je rappelle que M. d'Andigné a retiré son amendement n° 59.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le texte proposé pour l'article nouveau 1106-7 du code rural.

(Ce texte est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 42 modifié.

M. Léon David. Le groupe communiste votera contre.

(L'article 42 est adopté.)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions de la loi de finances relatives au budget annexe des prestations sociales agricoles.

Transports.

SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, section commune et transports terrestres.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 4 novembre 1971 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

— Groupe socialiste : soixante minutes ;

— Groupe de la gauche démocratique : quarante-quatre minutes ;

— Groupe communiste : vingt-six minutes.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports terrestres s'applique aux secteurs les plus évolutifs de la technologie, de l'économie, en un mot de tout ce qui influe sur le mode de vie, l'urbanisme et l'environnement par exemple. Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il subisse directement les contrecoups de la plupart des conflits sociaux. C'est un secteur névralgique par excellence. Voilà qui

expliquerait, s'il en était besoin, l'intérêt particulier que notre assemblée attache aux dispositions aussi bien quantitatives que qualitatives du budget des transports terrestres.

Chargée de le rapporter pour la première fois après la brutale disparition de notre excellent collègue et ami M. Charles Suran, je ferai appel à votre indulgence. Il n'est pas inutile que je précise avoir tenu, dans le développement de ce rapport, moins à faire montre d'une position originale qu'à souligner les dominantes qui apparaissent aussi dans le rapport si complet et si vigoureux de notre collègue M. Billiemaz au nom de la commission des affaires économiques et du plan, comme dans ceux de nos homologues de l'Assemblée nationale.

Le budget des transports terrestres nous est présenté cette année selon une contenance assez différente de celle des budgets des années précédentes. Il comporte donc des modifications formelles, des transferts de crédits, des regroupements et des éclatements à l'intérieur des chapitres et des articles.

Différent dans la forme, il s'analyse au fond et pour l'essentiel selon des données constantes à propos desquelles je ne pourrai que reprendre les observations, les recommandations et les réserves que ces dispositions soulèvent traditionnellement de notre part. Elles sont d'ailleurs assez voisines de celles de nos collègues de l'Assemblée nationale, pour ne pas dire identiques.

Mais le budget de 1972 des transports terrestres comporte aussi l'ébauche d'une nouvelle politique et la transcription des recommandations du colloque de Tours de mai 1970, qui me paraissent, quoique bien timides, de nature à susciter un préjugé favorable. C'est donc autour de ces idées générales que je vais essayer d'ordonner un certain nombre d'observations, en vous priant de vous reporter à mon rapport écrit, pour une analyse plus détaillée et plus complète de l'économie de ce budget des transports terrestres pour 1972.

Ce budget comporte, cette année, seulement pour les mesures nouvelles, deux sections : la section commune et la section des transports terrestres.

La section commune regroupe d'abord, c'est normal, les crédits de fonctionnement de l'administration générale pour laquelle n'apparaît aucune mesure nouvelle, mais seulement des transferts de crédits et des virements d'un chapitre ou d'un article à l'autre.

Plus intéressante à analyser par contre est la partie du budget de la section commune qui définit les diverses et nombreuses subventions pour études générales.

Ces subventions, plus nombreuses, plus importantes et plus diverses qu'au cours des années précédentes, méritent d'autant plus d'être examinées soigneusement qu'elles constituent, à n'en pas douter, l'une des lignes de force et le support des orientations de notre future politique des transports terrestres. Elles s'appliquent d'une part à l'Institut de recherches des transports, d'autre part à des participations, à des études générales dans le domaine des transports.

Je relève que l'Institut de recherches des transports bénéficie d'une double subvention. Pour les dépenses ordinaires, la progression est forte, puisque les crédits inscrits passent de 1.529.000 francs en 1971 à 5.129.000 francs en 1972.

Les dépenses en capital s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 6,1 millions de francs en 1972 et les crédits de paiement à 5,6 millions de francs.

Des crédits importants sont attribués aux études des transports terrestres au titre des dépenses en capital : 13.732.000 francs d'autorisations de programmes et 14.500.000 francs de crédits de paiement. Ces crédits de subventions ne doivent pas être séparés de ceux qui figurent au chapitre 63-90 de la section commune qui prévoit 45 millions de francs en autorisations de programmes, et 15.071.000 francs en crédits de paiement.

Le temps qui m'est imparti, et je le regrette, ne me permet pas de vous présenter l'affectation détaillée de ces subventions ; je crois cependant pouvoir en dégager la conclusion que, même si l'on peut contester certaines de ces options, on doit reconnaître qu'elles sont conduites avec le maximum de sérieux et de cohérence.

Je voudrais revenir maintenant à la deuxième partie de mon rapport, celle qui intéresse la section des transports terrestres. J'ai déjà signalé que les crédits qui y figurent doivent couvrir les dépenses traditionnelles de fonctionnement. Je pense aussi qu'il n'est pas inutile de rappeler que cette section des transports terrestres, recherche des orientations et des incitations nouvelles en matière de politique des transports.

Parmi les actions traditionnelles du ministère des transports, on relève, bien sûr, au titre des dépenses ordinaires, celles qui sont destinées au fonctionnement des comités techniques départementaux et des services de contrôle pour un montant de 8 millions de francs. Au titre des dépenses en capital, on trouve des crédits destinés au bureau de fret de Bordeaux, à la participa-

tion au tunnel sous la Manche et aux études localisées des transports entreprises pour mieux cerner les problèmes de la promotion des transports collectifs en milieu rural. On retrouve là une fois de plus les préoccupations des responsables de notre politique des transports tendant à un effort nouveau et important puisque 4.200.000 francs d'autorisations de programme et 3 millions de francs de crédits de paiement viennent s'ajouter aux dotations que je viens d'énumérer.

Ce budget des transports fait, une fois de plus — mais comment s'en étonner ? — une part importante aux interventions traditionnelles, contractuelles du ministère des transports, interventions qui résultent de conventions, de lois, de décrets ou d'avenants à ces textes. Certains d'entre eux sont fort anciens et en voie d'extinction — je pense aux lois de 1880 ou de 1913 — d'autres beaucoup plus récents, comme la loi de 1965 sur la régie autonome des transports parisiens et l'avenant à la convention de 1937 conclu entre le ministre des transports et la S. N. C. F. le 27 janvier de cette année.

Par nature, ces interventions concernent l'exploitation réglementée des voies navigables, les petits réseaux de chemin de fer, la S. N. C. F., la R. A. T. P. et les subventions en capital pour travaux divers.

Ainsi que je l'ai souligné dans mon rapport écrit, ces diverses formes d'intervention pèsent d'un poids très inégal sur le budget des transports terrestres. La S. N. C. F. et la R. A. T. P. se voient, cette année encore, attribuer la part du lion dans ces dotations.

Qu'il me suffise ici, faute de temps, d'indiquer des ordres de grandeur : dépenses ordinaires au titre des diverses interventions que je viens d'énumérer, 5.813 millions de francs. Nous pouvons éprouver une certaine consolation, même si elle est provisoire, à constater que ce crédit est en diminution, par rapport à 1971, de 122.883.500 francs.

S'ajoutent à ces crédits des dépenses en capital qui figurent au chapitre 63-90. On y relève au bénéfice de la R. A. T. P. 162 millions de francs d'autorisations de programme et 120 millions de francs de crédits de paiement. Au bénéfice de la S. N. C. F. — c'est assez nouveau pour cet organisme — en vue de travaux d'investissements dans la région parisienne, on relève 24 millions de francs d'autorisations de programme et 11.500.000 francs de crédits de paiement. Enfin, pour les études diverses figurant dans les articles 10 à 60 du chapitre 63-90, s'ajoutent aux crédits de la section commune, dont j'ai dit qu'ils étaient très importants, 45 millions de francs d'autorisations de programme et 15.071.000 francs de crédits de paiement.

J'en viens, dans une seconde partie, à l'examen de ce que j'ai appelé « les orientations nouvelles » de ce budget. Elles poursuivent des objectifs différents, les uns imposés par la conjoncture économique et sociale, les autres étant la conséquence des choix retenus en matière de politique de transports : vérité des prix, assainissement financier des services publics, recherche d'une nouvelle politique des transports par la priorité donnée aux transports en commun et l'application de techniques nouvelles.

L'assainissement financier, la recherche d'une politique de vérité des prix dans les services publics sont des soucis qui se traduisent dans la politique menée à l'égard de la S. N. C. F. Dorénavant, les rapports entre l'Etat et la S. N. C. F. seront régis par les dispositions de l'avenant du 27 janvier 1971. Les objectifs principaux de cet avenant fort complet, qui figure en annexe du rapport de notre collègue M. Billiemaz comme en annexe de mon propre rapport — vous pourrez donc vous y reporter — sont les suivants : procurer à la S. N. C. F. une plus grande autonomie de gestion, des contrôles allégés, des contrats pluriannuels, des allègements de charge supportés par l'Etat. Les articles les plus importants de cette convention sont les articles 18, 18 bis, 18 ter, 18 quater, 18 quinquies, 19 bis et 19 ter pour l'essentiel.

Il est encore trop tôt pour juger des effets et des résultats de la nouvelle politique ainsi définie ; mais, dès à présent, votre rapporteur ne peut qu'applaudir au souci que traduit cette convention d'essayer d'échapper à la fatalité des déficits chroniques sans cesse accrus et contre lesquels il était impossible d'agir *a posteriori*.

Moins satisfaisantes sont les interventions massives destinées à maîtriser la crise croissante des transports en commun en site urbain, que j'ai qualifiées d'interventions imposées : vous n'aviez pas le choix, monsieur le ministre, étant donné la conjoncture économique et sociale.

A ce point de mon exposé, une remarque liminaire me paraît nécessaire. Aucun de vous, dans cette assemblée — je crois pouvoir le dire, en particulier au nom de ceux d'entre nous qui représentent des départements de province — ne conteste la nécessité, l'urgence de ces interventions, si l'on veut essayer

d'arrêter l'asphyxie des plus importantes de nos agglomérations urbaines. Aucun de nous ne met en cause la décision des plus hautes autorités de notre pays de s'attaquer en priorité, avec détermination, à la crise des transports en commun de la région parisienne.

Mais cela dit, il convient tout de même, après avoir analysé le budget de la R. A. T. P., de souligner le caractère massif, en progression trop importante à notre avis, de ces interventions. Qu'on en juge !

En 1971, le budget provisoire de la R. A. T. P. faisait apparaître, d'après les renseignements que nous possédons, un montant de dépenses de 2.587 millions de francs, dont 1.200 millions demandés à l'Etat et aux collectivités locales au seul titre de la couverture du déficit ou, si vous préférez, des insuffisances de recettes, puisque l'Etat a rejeté la proposition de l'organisme parisien des transports de procéder à des majorations de tarifs.

Pour 1972, en dépit de la majoration du module de 0,70 à 0,80, la part de l'Etat à elle seule risque de dépasser la participation totale de l'Etat et des collectivités locales en 1971. En effet, c'est une somme de 1.300 millions de francs, peut-être davantage, qui sera prélevée sur le budget de l'Etat, et ce malgré l'institution de la taxe de transport versée par certains employeurs de la région parisienne, conformément à la loi du 21 juillet 1971.

On attend de cette participation des employeurs une recette nouvelle de 314 millions de francs qui, bien sûr, sera la bienvenue. Pour le seul quatrième trimestre de 1971, elle est évaluée à 65 millions de francs. Encore faut-il souligner que cette participation, pour importante qu'elle soit, ne concerne que le déficit d'exploitation. Il faut ajouter, au titre des investissements, 1.323 millions de francs en autorisations de programme, dont 1.007 millions pour des dépenses de premier établissement et 315 millions pour des dépenses de renouvellement.

Quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 980 millions auxquels s'ajoutent les investissements que consacre la S. N. C. F. à l'amélioration de ses infrastructures, de son matériel roulant ou de ses installations fixes dans la région parisienne, soit 1.300 millions représentant 11 p. 100 du volume global des investissements de la S. N. C. F. pour l'ensemble du territoire.

J'ai déjà longuement insisté sur la place importante faite aux études, aux recherches et à la mise au point des techniques et moyens nouveaux de transport, ce qui me dispense de m'appesantir, monsieur le ministre, sur cet aspect positif de votre politique en matière de transports.

Je voudrais pour terminer exprimer quelques réflexions. Elles sont le reflet des préoccupations que votre commission des finances partage avec la commission des affaires économiques et du Plan, dont notre collègue M. Billiemaz sera dans quelques instants le porte-parole autorisé.

En premier lieu, nous avons la conviction d'une disproportion dramatique entre l'ampleur des sacrifices consentis sur les ressources du budget de la nation au seul bénéfice des usagers de la région parisienne et la faiblesse des résultats obtenus.

En second lieu, je noterai l'écart excessif et forcément inéquitable entre le montant des aides inscrites au bénéfice des réseaux de transports en commun parisiens et celui qui va aux réseaux de province. Pourtant, si nos comités de défense des usagers de province ne jouissent pas du privilège de voir leur action amplifiée par la publicité qui est faite à l'O. R. T. F. aux manifestations des usagers de la R. A. T. P., si les inquiétudes et les protestations des élus et des responsables de la gestion de nos réseaux de transports en commun de province ne recueillent pas une attention aussi bienveillante de la part des responsables à l'échelon national, les mêmes problèmes existent dans nos villes de province.

M. Pierre Brousse. C'est exact.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Nos travailleurs sont soumis à la même fatigue, à la même usure nerveuse que ceux de la région parisienne, car les trajets qu'ils effectuent pour se rendre à leur travail sont aussi pénibles, pour ne pas dire davantage.

La part des dépenses de transport dans le budget d'une famille modeste de Marseille, de Toulouse, de Lyon, ou de Lille est aussi lourde et excessive — en tout cas elle est jugée comme telle — que celle d'une famille de la région parisienne. Je pense même pouvoir dire que cette charge l'est davantage car en province les usagers du réseau de transports en commun ne peuvent bénéficier, comme ceux de la région parisienne, de la prime de transports, ni des versements effectués depuis l'intervention de la loi du 21 juillet 1971.

Quant aux collectivités locales, responsables des infrastructures et obligées de supporter seules les déficits d'exploitation de nos réseaux de transports en commun, elles attendent du Sénat qu'il

obtienne de vous, monsieur le ministre, l'assurance d'une plus grande égalité de traitement. Nous espérons que vous voudrez bien nous la donner au cours de votre réponse.

Il serait très facile, s'il était nécessaire, de plaider ce dossier auprès de vous. Il n'est pas possible, il n'est plus possible, de maintenir des dispositions aussi intolérables que celles qui apparaissent à l'examen du seul chapitre 63-90 doté, pour ce qui concerne les infrastructures des transports en commun, de 231 millions d'autorisations de programme contre 153 millions en 1971 et de 165 millions de crédits de paiement contre 115 millions en 1971, lorsque l'on constate à l'examen de l'article 156 de ce chapitre que la région parisienne à elle seule émerge dans la répartition de l'enveloppe globale pour 90 p. 100 ; les expérimentations, études, essais bénéficient pour leur part de 6,49 p. 100 de ces crédits.

Il ne reste à la province, pour permettre seulement la poursuite des études des métros de Lyon et de Marseille, que 2,16 p. 100. Voilà, pensons-nous, des pourcentages qui appellent des mesures de nature à établir un plus juste équilibre.

Enfin, nous vous demandons de tenir la promesse que vous nous aviez faite de proposer les mesures législatives destinées à étendre aux réseaux de transports en commun urbains de province le bénéfice de la loi du 12 juillet 1971 assujettissant certaines catégories d'employeurs de la région parisienne à un versement destiné au financement des transports en commun.

Le Sénat attend de vous, en cet instant, monsieur le ministre, en matière de transports en commun, des réponses précises qui nous apporteront la preuve tangible du souci du Gouvernement de venir en aide aux populations et aux collectivités locales de province au même titre qu'à celles de la région parisienne. (*Applaudissements.*)

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport que j'ai à vous présenter au nom de la commission des affaires économiques et du Plan concerne le budget des transports terrestres, en particulier de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

Le rôle que jouent les transports dans l'aménagement du territoire est aujourd'hui évident, notamment pour les habitants de province. Cependant les avis restent partagés quant à la définition de ce rôle : certains estiment qu'il faut donner la priorité aux déplacements rapides des personnes — c'est notamment l'avis des cadres supérieurs qui souhaiteraient pouvoir se rendre rapidement à Paris ou dans les grands centres régionaux ; d'autres estiment qu'il convient de favoriser le transport au meilleur prix des marchandises destinées aux usines ou aux maisons de commerce.

Ces observations étant faites, voici comment a évolué depuis dix ans le transport des personnes et du fret.

Pour le transport des personnes, on a constaté surtout un accroissement rapide et continu du trafic automobile privé — de 7 à 8 p. 100 par an — et du trafic aérien intérieur, de 15 à 20 p. 100. Actuellement, on peut dire que sur cent déplacements interrurbains, quatre-vingts s'effectuent par la route, quatre à cinq par air et le reste par chemin de fer. On constate, par ailleurs, une concentration de ces trafics sur les grands axes principaux rayonnant autour de Paris, tandis que les liaisons transversales ne se développent que lentement, ce que nous regrettons.

En ce qui concerne les transports de marchandises, les grandes lignes caractéristiques sont les suivantes : progression rapide et soutenue du trafic de camions — 7 à 8 p. 100 d'augmentation par an ; progression moins importante, mais cependant notable du trafic par la voie d'eau — 3 à 4 p. 100 par an ; progression lente mais continue du transport par rail dont la part, dans l'ensemble, a cependant sensiblement régressé puisqu'elle est passée de 59 p. 100 à 45 p. 100 en dix ans.

Le fait marquant pourrait être, cette année, le dépassement du trafic ferroviaire par le trafic routier à toutes distances. Une évolution parallèle est constatée chez tous nos voisins. On peut même dire que le chemin de fer a mieux défendu ses positions en France qu'il ne l'a fait par exemple en Angleterre ou en Italie.

Dans l'avenir, il n'est pas douteux que la réduction des transports de charbon et de minerai affectera l'activité du chemin de fer, concurrencé par ailleurs sur le plan des hydrocarbures par les oléoducs.

Votre commission s'inquiète de cette évolution, qui présente le double inconvénient de mettre en cause la situation financière de la S. N. C. F. et de faire supporter par notre réseau routier un trafic des poids lourds auquel il est mal adapté.

Nous allons maintenant, si vous le voulez bien, monsieur le ministre, examiner rapidement la situation de la S. N. C. F. Tout d'abord, nous constatons que la réduction des crédits budgétaires qui lui sont alloués au titre du ministère des transports reste modeste puisque ces crédits, sous réserve de compléments à prévoir ultérieurement, passent de 5.201 millions de francs, à 5.113 millions de francs.

Certes, le déficit proprement dit a diminué de 192 millions de francs, mais certains autres postes tels que la participation à l'entretien et les charges de retraite s'accroissent sensiblement. Par ailleurs, il faut tenir compte des quelque 300 millions de francs supplémentaires versés à la S. N. C. F. par les employeurs de la région parisienne au titre de la banlieue, de 350 millions de francs provenant d'autres ministères et de 460 millions de francs qui doivent être versés par la sécurité sociale au titre de l'assurance maladie des cheminots.

Le total des ressources versées à la S. N. C. F. atteint donc 6.223 millions de francs, somme qui est certainement supérieure à celle de 1971. L'on voit mal comment cette situation pourrait s'améliorer, puisqu'il apparaît que les dépenses de personnel augmentent plus vite que les recettes de trafic.

Les premiers renseignements que nous possédons sur l'exercice en cours nous indiquent d'ailleurs que les résultats escomptés pour 1971 ne seront pas atteints en raison des arrêts de travail du printemps et de la conjoncture économique générale.

Pour essayer de redresser la situation, la S. N. C. F., maintenant partiellement libérée de la tutelle gouvernementale, fait porter son effort sur la modernisation des axes les plus rentables, l'accroissement des vitesses et la cadence des dessertes, la mise en œuvre de trains de marchandises rapides et l'utilisation croissante de containers.

Par ailleurs, un programme de fermeture de 10.000 kilomètres de lignes secondaires — du moins pour le trafic voyageurs — est en cours de réalisation. A ce sujet, votre commission s'est émue du fait que, contrairement aux engagements pris par le Gouvernement, certaines lignes aient été supprimées sans qu'il y ait eu pour autant création de dessertes routières de remplacement correspondantes. Nous n'ignorons pas que vous faites très souvent appel aux transporteurs existants, mais nous aimerions bien, sur ce point, être renseignés. L'exemple du passé nous inquiète : au cours des trois dernières années écoulées, vous avez supprimé 1.689 kilomètres de voies ferrées, mais vous n'avez établi que 330 kilomètres de remplacement.

Nous entendons attirer l'attention du ministre sur l'abandon de la notion de service public qui résulte de cette politique dite de rentabilité, celle-ci allant à l'encontre de la décentralisation si souvent prônée. Nous aimerions être sûrs que les élus locaux et, éventuellement, les commissions de développement économique régional sont bien consultés.

Nous allons maintenant examiner la situation de la R.A.T.P.

Tout d'abord, et contrairement à ce que l'on pourrait croire, le trafic du métro reste depuis dix ans stationnaire. Ce phénomène résulte en grande partie d'une baisse de fréquentation aux heures creuses imputable, dit-on, à la télévision le soir et à la journée continue à midi. Cependant, les pointes de trafic restent quant à elles très élevées, ce qui crée aux usagers une gêne indiscutable.

Quant aux autobus, leur fréquentation ne cesse de diminuer, notamment à Paris, en raison des difficultés de circulation en surface qui ont ramené leur vitesse au-dessous de dix kilomètres à l'heure. A ce sujet, nous souhaiterions que les couloirs prioritaires institués à Paris pour les véhicules de la R. A. T. P. soient mieux respectés et mieux surveillés.

Cette situation et l'alourdissement des charges de personnel et d'équipement entraînent un déficit d'exploitation qui dépasse le niveau des recettes de trafic. La R. A. T. P. en est arrivée au stade où elle percevra plus de subventions ou d'aides qu'elle ne fera de recettes.

A ce sujet, il ne nous apparaît pas certain que la construction du réseau express régional — R. E. R. — soit de nature à améliorer cette situation. Nous pensons qu'il aurait été moins coûteux, plus rentable et plus utile pour les usagers, de prolonger les lignes actuelles du métro et d'accélérer la marche des trains par des équipements appropriés.

Il est, par ailleurs, un sujet qui continue à nous préoccuper, comme il préoccupe Mlle Rapuzzi, c'est celui de la vérité des prix de transport. En effet, si l'Etat, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables, parisiens et provinciaux, participe au soutien de la R. A. T. P., il ne fait pas un effort semblable pour les transports en commun des centres de province. Nous souhaiterions donc que la part des collectivités locales de la région parisienne à ces dépenses soit sensiblement relevée.

Enfin, votre commission s'est préoccupée de la situation créée par les conflits sociaux, notamment de la gêne causée aux

usagers par l'arrêt des transports en commun indispensables à la vie de l'agglomération parisienne. La majorité de la commission a estimé qu'un service minimum devrait, dans ces circonstances, être assuré par la Régie.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions du budget de 1972 concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention a pour objet d'apporter l'opinion du groupe communiste sur les orientations du Gouvernement en ce qui concerne la S. N. C. F.

Pour répondre aux besoins grandissants de la population sur l'ensemble du territoire, pour moderniser ses équipements et implanter des lignes nouvelles, la S. N. C. F. doit pouvoir obtenir des moyens financiers. Or, un chiffre de votre budget illustre votre politique : la subvention d'exploitation, qui était de 766 millions de francs en 1970, est passée à 383 millions.

Il est vrai que cela est la conséquence de l'application de la réforme qui, suivant l'orientation du rapport Nora, fixe comme ligne fondamentale au secteur public la notion de rentabilité. Vous avez opté pour l'économie de marché, ce qui est à l'opposé de la notion de service public.

Nous savons que la conception du Gouvernement — comme l'a dit M. le Premier ministre — est de faire payer le service rendu. D'où, pour la S. N. C. F., la nécessité d'augmenter les tarifs, ce qui grève le budget des familles. Les répercussions de cette politique concernent avant tout le personnel et les usagers. En effet, les grandes sociétés industrielles utilisent les services de la S. N. C. F. pour accroître leurs profits, entre autres par le truchement de tarifs préférentiels.

« Le train apporte la vie. » Tel est le thème d'une affiche apposée à travers le pays. Mais, depuis 1969, 5.137 kilomètres de lignes-voyageurs ont été fermés et, comme le dit notre rapporteur, ces fermetures n'ont pas toujours été compensées par un autre mode de transport, ce qui laisse des milliers de Français en difficulté. Cela aussi fait partie de la réforme. Pour certaines régions déjà déshéritées par le sous-emploi, c'est la désolation alors qu'elles ont besoin de tout. Il n'est pas non plus logique, lorsque les collectivités locales ou départementales demandent le maintien du réseau ferré, de leur répondre qu'elles doivent supporter une certaine charge de financement, d'autant que cela s'adresse à des petites communes.

Les collectivités locales et les usagers risquent avec leur comité de défense pour sauver les lignes et maintenir l'intérêt économique de leur région.

D'ailleurs, nous pensons, puisque l'on parle de régionalisation, qu'il serait normal, avant de poursuivre la fermeture de lignes, d'attendre que les autorités régionales compétentes établissent leur propre plan de transport régional.

Nous pensons également à la situation pénible que connaît la population des grands centres urbains, en particulier de la région parisienne. C'est la raison de notre demande, maintes fois formulée, de moderniser les équipements existants et d'implanter des lignes nouvelles.

A ce propos, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous poser trois questions d'ordre général.

La première a trait à l'aérotrain, La Défense—Cergy-Pontoise et à la ligne ferroviaire Cergy—Paris. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale, que la création de la ligne ferroviaire était différée. Nous savons que la ligne pour l'aérotrain sera construite avec les crédits prévus pour la ligne ferroviaire. Il nous paraît urgent non pas de différer, mais de créer les deux lignes parallèlement, car des dizaines de milliers de banlieusards sont intéressés par la ligne ferroviaire omnibus.

La deuxième question concerne bon nombre de localités de banlieue qui ne sont desservies par aucun moyen de transport ferré. C'est le cas, par exemple, de toute la région située autour du plateau de Villacoublay, secteur en plein développement d'urbanisation. De très nombreuses municipalités ont émis des vœux en ce sens. Dans ce cas précis, mais il y en a d'autres, que comptez-vous faire, monsieur le ministre ?

La troisième question intéresse le projet de liaison Paris—Lyon par turbotrain. La S. N. C. F. va-t-elle être autorisée à engager les travaux au cours du VI^e Plan pour être en mesure d'assurer un trafic sur cette nouvelle ligne à la période prévue ?

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

M. Roger Gaudon. Je vous remercie de cette précision.

Au prétexte du déficit qu'elle connaît, vous avez imposé à la S. N. C. F. une réforme. Or, ce déficit est imputable, pour une part, au refus de moderniser les matériels, à l'inadaptation des horaires et correspondances aux besoins des usagers, notamment des travailleurs, et, pour une autre part, aux cadeaux consentis aux grands de l'industrie.

Répondre aux besoins de la population, à ses intérêts, c'est avant tout donner des moyens à ce grand service public.

Je dois dire, monsieur le ministre, que si la notion de service public est remise en cause dans les faits par votre Gouvernement vous l'utilisez volontiers — ce fut, par exemple, le cas en juin dernier — auprès des usagers dans le but de les dresser contre les cheminots en grève pour leurs revendications.

Peut-être serait-il bon d'expliquer aussi aux usagers quelles sont les conditions de vie et de travail des cheminots, de leur expliquer aussi que, depuis 1967, 38.000 emplois ont été supprimés et que, dans le même laps de temps, la productivité a augmenté de 27 p. 100. Même si ce résultat est dû pour une part aux techniques nouvelles, la part essentielle est le résultat de l'accélération du travail des cheminots. Il ne faudrait pas l'oublier.

Ainsi, les usagers paient plus pour être mal servis, entassés dans les wagons, et cela malgré les efforts, le courage et le sens civique des cheminots. Ceux-ci travaillent plus, avec des traitements qui ne correspondent ni à leur travail, ni au coût de la vie.

Les uns et les autres sont victimes de votre politique. Les cheminots attendent la négociation ; ils veulent une amélioration de leur pouvoir d'achat et de leurs conditions de travail, ce qui suppose, entre autres, le retour rapide à la semaine de quarante heures et l'échelle mobile des salaires pour garantir et développer le pouvoir d'achat des cheminots, actifs et retraités.

A ce propos, la réforme devait octroyer — je dis bien « octroyer » — à la S. N. C. F. son autonomie de gestion. Or, c'est le Gouvernement qui continue de dicter ses décisions en matière salariale par l'intermédiaire du ministre de l'économie et des finances et de votre ministère.

En fait, la réforme vise, dans le contexte concurrentiel où la S. N. C. F. se trouve placée, à la mettre, mieux que par le passé, au service de la grande industrie avide de profits.

Nous considérons qu'une autre politique est possible ; c'est ce que propose le parti communiste français.

Pour nous, il convient de revaloriser la notion de service public, c'est-à-dire de considérer d'abord l'intérêt général et non les intérêts du capital privé.

Les dépenses d'investissements pour les infrastructures et les équipements nécessaires à la circulation et au transport seront financées par les collectivités publiques et, principalement, par le budget de l'Etat ; les tarifs des transports collectifs seront limités à un niveau modeste.

Une véritable politique des transports doit reposer non sur la concurrence, mais sur la complémentarité des différentes techniques, évitant tout gaspillage et excluant les pressions intéressées des groupes financiers.

La prise en considération des besoins sociaux du public sera garantie par la participation des représentants du personnel et des usagers à la gestion de la S. N. C. F. et des autres entreprises de transports, dans le cadre d'une planification démocratique et sous le contrôle des élus de la nation.

Comme nous le constatons, votre budget, qui est le fidèle reflet de votre politique, ne va pas dans cette direction ; il est à l'opposé. C'est pour toutes ces raisons que le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Brousse.

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais faire porter mon propos sur trois domaines : la S. N. C. F., la R. A. T. P. et les subventions d'équilibre que sont obligées de fournir les collectivités locales aux régies de transports en commun.

En ce qui concerne la S. N. C. F., après la réorganisation qui démarre et dont on vient de parler, après la mutation de la S. N. C. F. en service commercial — je ne suis pas sûr, de vous à moi, qu'elle le soit encore devenue — il est un problème que l'on avait évoqué l'année dernière : celui de la création de nouvelles directions régionales. Vous savez qu'il avait soulevé des difficultés au sein même de la S. N. C. F., et aussi du Parlement, et que nous étions un certain nombre de parlementaires à avoir dit à votre prédécesseur : « on va dégarnir Pierre pour habiller Paul ». Il nous avait été répondu, comme toujours, qu'il n'en était pas question et on nous avait donné l'assurance que tout se passerait bien. Or, j'ai le regret de vous dire, monsieur le ministre, et je reste sur le seul plan de ma région, que c'est

bien ce qui s'est passé, que les cheminots de Nîmes et de Béziers se voient transportés à Montpellier, et que — ce qui était d'ailleurs parfaitement prévisible — la société nationale, qui connaît un déficit sérieux, c'est le moins que l'on puisse dire, est en train d'investir fort gaillardement — plus d'un milliard d'anciens francs — pour construire de nouveaux bureaux dont j'espère à tout le moins qu'ils seront fonctionnels. De plus, l'enveloppe régionale des habitations à loyer modéré (H. L. M.) se voit amputer la maigre dotation qui lui est affectée, et cela pour construire, toutes affaires cessantes, des H. L. M. destinées aux agents de la S. N. C. F., transportés vers Montpellier alors qu'ils disposent de logements à Nîmes, à Béziers ou ailleurs.

Cela coûte cher et je continue à me demander pourquoi. Je crains bien que vous ne puissiez me répondre, car cette réorganisation régionale au niveau de vingt régions ne correspond même pas, techniquement, aux nécessités de la S. N. C. F. Voilà le fond de l'affaire.

Je considère que c'est là une erreur — elle a été engagée avant vous et je ne vous en fais point grief, mais vous l'assumez — et c'est un exemple de mauvaise gestion.

Il en est un deuxième sur lequel je voudrais appeler votre attention.

La S. N. C. F., comme nous venons de le voir, devient un service commercial et se réorganise au plan régional. L'évolution de la technique entraîne la suppression de certains équipements alors qu'il faut en créer d'autres, les triages notamment. Nous le comprenons parfaitement. A l'époque des réseaux, c'est-à-dire bien avant la création de la S. N. C. F., en 1937, des entreprises industrielles se sont installées sur le domaine de la S. N. C. F. Certaines ont subsisté, d'autres ont disparu, et la S. N. C. F., un peu comme l'armée française, se trouve propriétaire de nombreux hectares.

Vous indiquez souvent à la S. N. C. F. qu'il serait bon que les hectares dont elle dispose, et qui sont en général admirablement bien placés, en tout cas bien desservis du point de vue ferroviaire, puissent être reconvertis. Or, on constate à l'usage que lorsqu'une industrie s'approche timidement de cette grande dame il lui est demandé, de façon très sourcilieuse, d'effectuer tout son trafic par voie ferrée, ce qui, à l'époque actuelle, est plutôt difficile. Puis se déclenche une procédure d'une telle lourdeur et d'une telle lenteur que l'industriel a fui bien avant qu'elle soit terminée. Le tout sans aucune coordination, bien évidemment, ni avec les collectivités locales, ni avec les autorités administratives chargées de l'aménagement du territoire et de la reconversion industrielle.

Voilà un sujet qui n'est certes pas une affaire d'Etat, mais qui me paraît être l'objet d'un gâchis fâcheux et souvent dommageable.

Ma troisième observation portera toujours sur la S. N. C. F. Ce sera pour déplorer, monsieur le ministre, l'absence de vue à long terme en matière d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

A l'échelon des grandes villes, le XIX^e siècle nous a légué, dans ce qui était des petites banlieues, lesquelles sont devenues des morceaux de la ville, un réseau ferroviaire d'autant plus important qu'il correspondait à l'époque à l'essentiel des moyens de transports, bien que nous n'ayons jamais atteint la densité des villes anglaises. Cette infrastructure avait l'avantage d'exister — je rejoins là ce que disait tout à l'heure mon collègue M. Gaudon — et elle était au fond assez commode.

Dans les grandes villes, on constate soit sa sous-utilisation, soit une désaffectation que, quelques années plus tard, on reconnaît dommageable. C'est le problème de la petite ceinture, que l'on a amputée avec une sottise absolument remarquable. C'est le problème d'une grande partie des lignes de la banlieue et de la grande banlieue qui servaient de faisceau de raccordement.

Le problème est identique, à un moindre échelon dans la métropole lyonnaise, vous le savez. Pour la région de Marseille, il ne se pose peut-être pas encore, mademoiselle Rapuzzi, mais cela pourrait être le cas assez rapidement à la suite de l'aménagement de Fos et du développement de Marseille vers l'Ouest.

En cette matière on constate une absence de vue d'ensemble qui, personnellement, me laisse rêveur, car je n'arrive pas à la comprendre. J'y parviens d'autant moins que, dans le même temps, on voit soit les régies de transports, soit le Gouvernement lui-même se lancer dans des investissements dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils sont très onéreux.

Je pense au R. E. R. et là, je pourrais répéter les propos de mon excellent collègue Billiemaz. Il s'agit d'une « cathédrale de prestige » probablement pas utile dans l'état et la forme dans lesquels elle a été conçue, en tout cas qui ne méritait pas la priorité qui lui a été accordée. Vous n'en êtes pas responsable car cette affaire a été engagée bien avant que vous n'ayez la responsabilité de ce département.

Je pense encore à l'aérotrain de Cergy-Pontoise, pour lequel un arbitrage fort difficile — si j'en juge par le temps qu'il a mis à être rendu — a dû intervenir, qui va permettre une liaison qui pourrait être assurée par voie ferrée, alors qu'il semble conforme au bon sens, sans que je veuille aller au fond du dossier, que l'utilisation de ce nouveau mode de transport, pour la liaison inter-aérodromes Orly—Roissy eût été plus rationnelle. Là encore, il s'agit d'une vue d'ensemble dont je ne suis pas sûr que vous arriviez à l'imposer à l'ensemble des services qui dépendent pourtant de vous.

Mon vœu, platonique, hélas ! étant donné les mœurs actuelles, est qu'au lieu d'intervenir ici ou là, peut-être trop souvent dans le détail, l'Etat joue son rôle, qu'il apporte la cohérence qui me paraît être sa vocation première en matière d'investissements nationaux.

Je pense que vous le pouvez, puisqu'il s'agit de sociétés publiques, et je crois, qu'à tout le moins, ce que vous pourriez introduire de vraiment cohérent c'est une coordination réelle entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P. s'agissant de ce monstre qu'on appelle le problème des transports parisiens.

Au niveau de l'ensemble du territoire, j'ai là encore, monsieur le ministre, des observations à présenter, toujours à propos de l'utilisation de l'infrastructure.

Mon collègue M. Billiemaz vient, dans son rapport, d'évoquer excellemment le déclassement d'un certain nombre de lignes voyageurs. Chacun sait que ce déclassement est le prélude au déclassement définitif ; il ne faut point être naïf en cette matière.

Chacun devrait savoir — et le Gouvernement au premier chef — qu'en raison des gigantesques retards pris en France sur le plan autoroutier, en raison également de l'augmentation je n'ose dire démentielle, mais certainement trop rapide, des transports routiers auxquels M. Billiemaz a fait tout à l'heure allusion, le goulot d'étranglement est proche. Aussi, dans peu de temps — même pas à long terme, même pas à moyen terme mais peut-être à court terme — l'utilisation de toutes les infrastructures s'avèrera nécessaire et l'on « se mordra alors les doigts » d'avoir gaspillé des lignes de transports.

Cela irrite d'autant plus que l'on voit une société nationale envisager allègrement d'engager d'énormes crédits dans une opération de prestige, comme la fameuse nouvelle ligne Paris—Lyon, projet qui, j'en ai peur, n'est pas définitivement enterré et qui, sans doute un jour, surgira de la même façon que La Villette ou Rungis ; on nous demandera les crédits après avoir commencé à couler le béton. Je me demande alors s'il n'aurait pas mieux valu envisager l'achat de matériels légers pour continuer à assurer le transport des voyageurs sur ces lignes déclassées. Cela coûterait infiniment moins cher et je ne suis pas sûr que ce serait anti-économique. Je demande en tout cas que le problème soit examiné de plus près, car le transfert sur route, qui affecte un peu plus du cinquième des lignes — mais cette proposition n'a pas grande signification — ne rend pas les mêmes services que la voie ferrée.

Toujours dans ce domaine, je voudrais prendre un exemple que je connais bien, celui de la ligne Béziers—Paris, électrifiée sur la moitié de son parcours, de Béziers à Neussargues. On veut la fermer au trafic voyageurs, et peut-être, demain, au trafic marchandises.

Monsieur le ministre, je vous donne rendez-vous en 1980, si vous êtes toujours à ce banc et si, moi, j'occupe toujours cette place pour que nous en reparlions. (*Sourires.*) Je crois, en effet, que la vallée du Rhône sera entièrement saturée et que l'on regrettera beaucoup de ne pas disposer d'une pénétrante à travers le Massif Central.

J'ai une autre observation à présenter à propos de la S. N. C. F. Elle sera très courte, contrairement à ce qu'elle fut l'année dernière.

Vous savez que je suis un fidèle usager de votre société nationale. J'avais alors attiré l'attention de votre prédécesseur sur la malpropreté des gares. Or, j'ai le regret de vous dire qu'elles ne sont pas plus propres en 1971 qu'elles ne l'étaient en 1970, et je continue à trouver cela déplorable, car c'est une mauvaise image de marque qu'on risque de donner de notre pays.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous dire à propos de la S. N. C. F.

Si maintenant j'évoque le cas de la R. A. T. P., vous allez penser qu'il s'agit de la querelle habituelle entre la province et Paris. Non, je vous parle de cette question tout simplement en raison du souci de justice qui doit animer tout parlementaire au-delà du lieu de son élection en matière d'affectation des fonds publics.

Qu'il se pose un problème de transports parisiens, personne ne le nie — Mlle Rapuzzi vous l'a dit excellemment tout à l'heure — mais, monsieur le ministre, il existe aussi des problèmes de

transport en province, et tout se passe comme si le Gouvernement, fort amateur de transferts de charges, les ignorait totalement.

Il est de notre devoir de vous rappeler que ces problèmes existent aussi et qu'ils se posent en termes très simples. Cela veut dire que si l'Etat, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables de province ou de Paris, subventionne les transports parisiens, il doit subventionner dans les mêmes conditions, faciles à mettre au point d'ailleurs — sur la base du kilométrage parcouru ou du nombre des personnes transportées, par exemple ; on peut toujours trouver une formule — les transports provinciaux.

Une aide à tous, ou rien du tout, et une aide égale qui ne doit pas dépendre du bon vouloir du Gouvernement comme celle que vous avez laissé entrevoir lors du débat de l'Assemblée nationale, le 7 novembre 1971, c'est-à-dire sous forme de subventions particulières. Oh ! que je n'aime pas cela, monsieur le ministre. Les subventions particulières, cela n'est pas bon ; je dirai plus : cela n'est pas sain.

Vous avez dit que vous ne méconnaissiez pas le problème des transports en province et, à l'Assemblée nationale, répondant à M. Baudis, si ma mémoire est fidèle, vous avez indiqué que vous étiez prêt à aider les villes de province.

Non, monsieur le ministre, ne le faites pas au coup par coup. Ayez une méthode générale, effectuez un travail cohérent en cette matière. Cela vaudra beaucoup mieux et vous évitera d'être suspecté d'intervenir en fonction de la couleur politique de telle ou telle municipalité. L'égalité doit être respectée.

Cela étant posé, quand l'Etat subventionne la R. A. T. P., cela signifie qu'il subventionne l'industrialisation de la région parisienne.

J'attire votre attention à ce sujet, car une chose est d'énoncer une politique, une chose est de faire de grands discours sur la décentralisation ou sur l'aménagement du territoire, et autre chose est de tout mettre en œuvre pour qu'une véritable prime soit donnée à l'industrialisation de la région parisienne. Si les 700 millions de francs que vous accordez étaient répartis sur l'ensemble du territoire en fonction de la démographie, monsieur le ministre, cela reviendrait à donner seulement 140 millions de francs à la région parisienne, mais, mademoiselle Rapuzzi, 35 millions à la Provence-Côte d'Azur, au Languedoc, 20 millions, etc. N'y a-t-il pas là une injustice grave ?

Une aide à tous ou rien du tout, monsieur le ministre. Telle est le motif de l'amendement que je défendrai tout à l'heure dans une conception globale, allant bien au-delà des aménagements qui ont été longuement évoqués voilà peu de temps, de la participation des employeurs de la région parisienne, de la crise du logement ou du développement anarchiquement planifié — si je puis dire — de l'agglomération parisienne.

Telles sont les deux principales observations que je voulais présenter.

La troisième, monsieur le ministre, porte sur la taxe sur la valeur ajoutée perçue par l'Etat sur les subventions d'équilibre accordées aux régies municipales de transports par les collectivités locales. Il s'agit d'une affaire qui, je l'avoue, me révolte.

Je tiens d'abord à rappeler le problème. En raison des tarifs réduits, légalement accordés d'ailleurs à certaines catégories d'usagers, de l'absence de politique en matière d'autoroutes et de circulation ainsi que de l'évolution générale constatée de par le monde, les régies municipales de transports en commun sont pratiquement toutes déficitaires. Les collectivités locales — tantôt les villes, tantôt l'ensemble des communes intéressées — sont obligées de combler ce déficit qui correspond globalement à 10 francs par habitant, soit 1 million de francs pour une ville de cent mille habitants. Mlle Rapuzzi a confirmé ce chiffre pour Marseille et le regretté M. Mondon avait fait de même pour Metz. C'est en fait une règle quasi générale.

Les villes ou l'ensemble des communes inscrivent donc dans leur budget, à la seule charge des contribuables locaux, la somme correspondante, sans recevoir en compensation une subvention de l'Etat comme vous en accordez fort généreusement une à la Régie autonome des transports parisiens ou sans contrepartie de recettes sur l'essence ou de toute autre recette que vous pourriez nous donner.

Mais les régies de transports sont obligées de payer la T. V. A. sur ces subventions. Et les villes doivent en tenir compte ; autrement, les régies de transports, déjà déficitaires, ne pourraient trouver de quoi payer la T. V. A. sur cette subvention que leur accordent les municipalités.

Cela revient à dire que les villes prélèvent sur les contribuables locaux plus qu'il n'est strictement nécessaire et qu'en conséquence elles subventionnent l'Etat. D'où le schéma suivant : une seule régie des transports en France est subventionnée par l'Etat : la R. A. T. P. Mais toutes les villes de France ayant un réseau de transports en commun subventionnent l'Etat

par le jeu de la T. V. A. Le circuit est ainsi bouclé, mais nous, nous avons l'impression d'être « floués », si vous me permettez cette expression qui dit bien ce qu'elle veut dire.

C'est un scandale en soi, et je vais aller plus loin, monsieur le ministre, c'est un double scandale, car le Gouvernement avait pris l'année dernière l'engagement de régler ce problème, avait même affirmé qu'il l'était.

Je veux retenir quelques instants votre attention en vous lisant deux extraits du *Journal officiel* de la République française que je croyais être, jusqu'à présent, un organe de presse sérieux. Il s'agit du *Journal officiel*, Débats parlementaires du Sénat du 26 novembre 1970, où j'ai eu l'honneur de poser à M. Marcellin la question suivante : « Monsieur le ministre, vous nous avez annoncé, et c'est une excellente chose, que la T. V. A. ne serait plus perçue sur les subventions accordées par les villes aux régies de transports. » Il nous l'avait dit expressément : « Vous connaissez l'importance de ce problème. Je voudrais vous demander si telle est bien la position du Gouvernement et si cette mesure est encore en cours de négociation avec le « Moloch » que représente la rue de Rivoli. »

« Comme on connaît ses saints, on les honore », et si nous ne mettons pas en cause la bonne foi des ministres techniques, nous sommes fort méfiant quant à la traduction qui est faite de leurs bonnes intentions par votre collègue des finances.

M. Raymond Marcellin, ministre de l'intérieur, votre collègue, répondant au nom du Gouvernement à cette question ainsi qu'à deux autres, posées l'une par mon collègue Lefort et l'autre par notre regretté collègue Motais de Narbonne, a répondu très clairement : « A ces trois questions, ma réponse est « oui ».

Alors, monsieur le ministre, je ne comprends pas que vous ayez pu dire, le 7 novembre 1971, lors du débat à l'Assemblée nationale — je cite encore le *Journal officiel* — que la « subvention forfaitaire telle qu'elle est prévue dans le contrat de programme qui sera incessamment passé entre l'Etat et la R. A. T. P. sera exonérée totalement de la T. V. A. ».

Vous évoquez ensuite les propos de MM. Baudis et Longueue et vous poursuivez :

« J'en suis arrivé à me demander si, dans le souci de clarifier parfaitement les responsabilités réciproques, d'une part, de la collectivité publique et, d'autre part, de l'entreprise de transports en commun, les grandes métropoles, à l'instar de la région parisienne, ne pourraient envisager elles aussi de conclure une convention ou un contrat de programme — peu importe l'appellation, c'est du formalisme — avec leurs propres entreprises de transports, en prévoyant une disposition instituant une subvention de la collectivité en faveur de l'entreprise.

« A condition que cette subvention conserve un caractère forfaitaire, les grandes métropoles pourraient, elles aussi, bénéficier de l'exonération de la T. V. A. C'est une orientation que je souhaite. »

Monsieur le ministre je suis intéressé par l'affaire des contrats, mais de vous à moi, je n'en vois pas l'intérêt pour les villes qui ont un réseau de transports en commun, car — c'est le simple bon sens — qui peut subventionner une régie de transports, à Marseille, à Dunkerque ou à Brest, si ce n'est la ville intéressée ? Nous n'arriverons jamais à trouver un mécanisme pour le faire et il est bien peu probable que les départements nous aident, en raison de tous les transferts à charge qu'on leur impose. Cela d'ailleurs ne résoudrait rien, car les charges demeureraient toujours au niveau des contribuables locaux.

Ce qui est grave, c'est ce qui était acquis le 26 novembre 1970, un membre du Gouvernement parlant au nom de celui-ci, redévoit une simple éventualité dans votre discours du 7 novembre 1971.

Alors, monsieur le ministre, je conclurai cette trop longue intervention par une simple question : le Gouvernement de la République française a-t-il une parole ? (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du budget nous amène à poser à nouveau l'angoissant problème des transports urbains. Limité d'abord à Paris, le problème a pris des dimensions plus larges, atteignant l'ensemble des grandes villes, et les actions menées à Lyon, à Marseille et ailleurs confirment mon propos.

Ainsi, des millions de Français constatent la malfaisance de la politique gouvernementale dans le domaine des transports urbains. L'état de crise est si grave que le Gouvernement tente par tous les moyens d'esquiver le débat et d'en rejeter la responsabilité ; mais il est difficile d'en charger les travailleurs de la R. A. T. P.

Pourtant, tous les efforts du Gouvernement tendent à trouver un bouc émissaire qui sera, comme dans la fable, chargé de tous les maux dont souffrent les usagers, les mal transportés, ce qui n'empêche pas les conditions de transport et de circulation de continuer à se dégrader dans la région parisienne et dans les grandes villes.

Au cours de la dernière décennie, deux lignes de métro seulement ont été prolongées dans la région parisienne. Le réseau express régional (R. E. R.) n'est pas achevé ; le tronçon central n'entrera en service qu'en 1978.

Ce régime est au pouvoir depuis plus de dix ans ; vous ne pouvez donc refuser la responsabilité des difficultés actuelles. Le drame quotidien des usagers résulte de votre insouciance. La population de la région parisienne et en général celle des grandes villes a considérablement augmenté depuis dix ans. Elle doit atteindre, pour Paris, le chiffre de 14 millions en l'an 2000. Cela était prévu. Le régime actuel, qui ne refuse rien aux monopoles, a favorisé la concentration industrielle par l'absorption des petites entreprises et accordé des facilités aux grandes industries.

La décentralisation industrielle en régime capitaliste a ses limites. La province n'en a pas bénéficié. Vous avez seulement hypertrophié les grandes métropoles et éloigné en grande banlieue des millions de personnes. Par exemple, à Paris, en même temps que sont chassés les Parisiens de leur ville, les sièges sociaux des grandes sociétés s'accroissent, de même que les directions commerciales, ajoutant au déséquilibre de l'emploi par un développement inconsideré du secteur tertiaire.

Une telle orientation a donné une ampleur extraordinaire aux problèmes de l'emploi, de l'habitat et des transports ; transports, équipements sociaux, écoles, etc., autant de secteurs où le profit est insuffisant, autant de questions laissées sans réponses, autant de problèmes angoissants pour les habitants transplantés.

Pendant plusieurs heures, les Français s'entassent dans des voitures inconfortables et bruyantes ; migration perpétuelle, phénomène social nouveau, source de fatigue, d'angoisse, d'usure nerveuse et aussi de conditions de vie plus difficile, les transports plus chers et toujours plus éloignés s'ajoutent à la journée de travail la plus longue en Europe.

Jour après jour, les travailleurs, les usagers subissent les carences gouvernementales en matière de transport. Ainsi apparaît juste la revendication de la généralisation de la prime de transport payée par les employeurs, de même que la généralisation de la taxe payée par les grandes entreprises industrielles et commerciales comme participation au financement des transports urbains.

Je voudrais d'ailleurs faire remarquer que le 4 juillet 1963, le Sénat avait voté l'extension de la prime de transport à tous les salariés travaillant dans le privé ; ce texte est en souffrance à l'Assemblée nationale ; lorsque nous connaissons la majorité qui sévit dans cette Assemblée, nous pouvons deviner ce que sont les idées du Gouvernement sur ce sujet.

Vous avez démontré, lors de la récente grève des conducteurs du métro, que vous êtes plus préoccupés de résister aux revendications des travailleurs que d'apporter des solutions valables assurant de meilleures conditions de déplacement pour tous les usagers. Cette grève a aussi un autre enseignement. Les transports en commun sont apparus nettement comme un service indispensable et aux industriels et aux grands magasins du centre de Paris. Nous trouvons là une confirmation de notre exigence de voir taxer les grandes entreprises à la mesure même du service dont elles bénéficient.

Depuis la publication du rapport Nora, la politique gouvernementale cherche, sous couvert de vérité des prix, à transformer les services publics, en particulier pour ce qui est de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue, en entreprises commerciales. En conséquence, vos efforts consistent à exiger des usagers les prix les plus élevés possibles.

Supprimer la notion démocratique de solidarité autour des organismes vitaux pour l'économie nationale, voilà le but que se fixe le pouvoir. Les travailleurs, les usagers disent non à cette politique qui lèse les intérêts populaires, ceux de la nation en définitive. Cette politique de vérité des prix, de privatisation est donc bien une politique antinationale. Elle est dirigée contre la majorité du pays.

Plus que jamais, les services publics, les transports en commun doivent assurer les déplacements indispensables. Rappelons que plus de 15 millions de déplacements ont lieu chaque jour dans la région parisienne. Plus que jamais, il faut que les banlieues soient desservies correctement du point de vue de la fréquence, des horaires, des prix, ce qui est loin d'être le cas actuellement. Les transporteurs privés, pour un maximum de profit, exigent de l'usager un coût supérieur au prix de revient réel.

R. A. T. P., S. N. C. F. doivent être au service de l'intérêt collectif. Cela exige que ces entreprises fonctionnent et se développent exclusivement au service des usagers et de la population. Il faut donc que l'Etat leur en donne les moyens.

Il serait normal également que la S. N. C. F. et la R. A. T. P. bénéficient d'exonérations d'impôts et de taxes, comme c'est le cas actuellement pour certaines entreprises privées. Si Gouvernement et patrons s'émeuvent des conditions inhumaines de transport, c'est seulement parce que la productivité des mal-transportés en souffre et que les profits risquent d'être moins importants. En fait, il n'existe aucune politique de transports à court, à moyen et à long terme dans la région parisienne comme dans les agglomérations urbaines.

La situation devient progressivement explosive. Il a fallu à Paris l'action des usagers pour stopper la hausse de la carte hebdomadaire et celle du ticket pendant dix-huit mois. Il a fallu leur action pour imposer enfin une redevance aux entreprises qui, bien qu'insuffisante, rapportera 550 millions en 1972.

Cette action a surtout obligé le Gouvernement à se préoccuper enfin de la question des transports.

Il est fait état du rapprochement habitat-emploi. Or, nous ne pensons pas qu'il se fera car, au contraire, les dispositions du VI^e Plan encourageant la centralisation des emplois à l'intérieur de la périphérie parisienne, notamment pour le secteur tertiaire.

Les logements sociaux, eux, s'éloignent de plus en plus du centre, sans que soient prévus parallèlement les transports en commun indispensables. Par ailleurs, l'anarchie dans la circulation doit disparaître.

Ces orientations impliquent qu'une priorité soit accordée aux transports en commun, notamment que le service public R.A.T.P.-S.N.C.F. soit renforcé, étendu au fur et à mesure de l'urbanisation; elles impliquent également la création d'une carte unique, valable dans toute la région parisienne et payée par les employeurs; enfin, des tarifs accessibles à tous. Nous nous opposons donc à toute nouvelle hausse.

Des crédits importants sont indispensables pour réaliser les améliorations nécessaires.

Il faut que le R. E. R. desserve l'ensemble de la région parisienne, notamment par l'extension du réseau Est-Ouest de Saint-Germain à Boissy-Saint-Léger et de la branche Est vers Noisy-le-Grand, la réalisation d'autres R. E. R. Nord-Sud et de la liaison Orly-Roissy, la desserte par voie ferrée des villes nouvelles, le développement des transports publics inter-banlieues par réseau ferré et routier, l'utilisation et la modernisation des lignes de la S. N. C. F., de la petite et de la grande ceinture ou d'autres rocadés intermédiaires, le prolongement des lignes de métro en banlieue et le raccordement de la ligne de Sceaux au R. E. R. et à la station du Châtelet, l'allongement des quais pour permettre l'extension des rames, l'aménagement des correspondances et des accès, l'amélioration du confort par le remplacement et la modernisation du matériel vétuste, l'augmentation des fréquences métro, trains et autobus, le maintien du service au-delà de vingt et une heures en banlieue, la réouverture des lignes S. N. C. F. de banlieue fermées au trafic des voyageurs et l'aménagement de nouvelles gares.

Pour cela, il est nécessaire que soient doublés les crédits prévus pour les transports au VI^e Plan.

En conclusion, je dirai que nos propositions apportent des solutions réelles aux difficultés actuelles. L'intérêt des usagers est tout à fait compatible avec celui des travailleurs des transports en commun. C'est cette orientation qui correspond à l'intérêt national. Le programme que les communistes proposent répond à l'aspiration qui monte des profondeurs de notre pays: réaliser enfin une politique de progrès social qui, progressivement, satisfera les principales revendications des Français et des Françaises. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

(M. Jacques Soufflet remplace M. François Schleiter au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. JACQUES SOUFFLET,

vice-président.

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

M. Jean Chamant, *ministre des transports*. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, mes premiers mots seront pour remercier les rapporteurs pour l'excellente qualité des observations qu'ils ont été amenés à présenter à cette tribune, inspirés par le souci, qui s'affirme d'une année à l'autre, de porter un jugement tout à fait objectif sur la situation des transports terrestres telle qu'elle se présente et telle que le budget de l'Etat tente de l'exprimer.

A l'occasion des explications que je me dois d'apporter au Sénat, je répondrai à un certain nombre de leurs observations, voire aux critiques qui, très légitimement, ont été formulées tout à l'heure à cette tribune.

D'entrée de jeu, je voudrais indiquer — encore que cela n'ait pas échappé, semble-t-il, à l'attention et à la vigilance du Sénat — que, dans la forme, la modification la plus notable de ce budget consiste dans la création d'une section commune et l'établissement d'un fascicule unique pour l'ensemble transports terrestres, aviation civile, marine marchande, et le Sénat comme le Gouvernement y verront sans doute la consécration de l'unité de ce ministère.

Cette remarque liminaire faite, j'entends développer, ne serait-ce que pour justifier mes demandes de crédits, des considérations que je regrouperai sous les rubriques suivantes qui me paraissent recouvrir les préoccupations qui ont été exprimées tout à l'heure: les grandes tendances de ce budget, le redoutable problème des transports urbains, y compris bien entendu celui des transports en commun dans la région parisienne, la Société nationale des chemins de fer français, les transports routiers et leurs implications communautaires, sujet d'actualité, enfin le problème de la batellerie.

Mlle Rappuzzi et M. Billiemaz ont parfaitement souligné les orientations générales du budget des transports terrestres et je ne m'y appesantirai donc pas. Nous notons d'abord une stabilisation des dépenses de fonctionnement, ce qui paraît positif, mais aussi une forte augmentation des dépenses d'équipement.

Les dépenses en capital vont augmenter de 50 p. 100 en ce qui concerne les autorisations de programme et de 44 p. 100 en ce qui concerne les crédits de paiement par rapport à 1971. Ces deux pourcentages montrent la volonté du Gouvernement de tout mettre en œuvre dans le vaste domaine des transports terrestres.

Je ne serais pas complet si je n'ajoutais — encore qu'il ne s'agisse pas de crédits budgétaires — qu'au titre des investissements les autorisations de dépenses prévues au fonds de développement économique et social, le F. D. E. S., pour les entreprises publiques seront fortement majorées, ce qui marque l'orientation de notre politique en matière de transports.

Je ne citerai que deux chiffres pour ne pas lasser l'attention du Sénat: le montant de 2.900 millions de francs, pour l'ensemble S. N. C. F. - R. A. T. P. en 1971, sera augmenté de près de 14 p. 100 en 1972, ce qui marque un progrès tout à fait remarquable dans les investissements.

Ces caractéristiques essentielles étant soulignées, j'aborde les problèmes posés par les transports urbains.

Tout d'abord, je voudrais que le Sénat ait la conviction qu'ils entrent dans les préoccupations majeures du Gouvernement et, bien entendu, du ministre des transports lui-même.

Si, dans un tel domaine, les progrès ne peuvent être spectaculaires, il serait injuste de nier qu'un certain nombre d'actions ont été entreprises dans les dernières années et qu'elles vont aller en s'intensifiant dans les années qui viennent.

Chacun se rappelle — et M. Pierre Brousse y a fait allusion tout à l'heure dans son intervention — qu'à la suite du très remarquable colloque qui s'est tenu à Tours l'an dernier, sous les auspices et l'autorité de mon regretté prédécesseur, un livre blanc consacré aux transports urbains a été diffusé au début de la présente année.

Les dotations prévues au VI^e Plan, qui sont en accroissement très important par rapport aux dotations inscrites et utilisées au cours du V^e Plan, ce qui montre l'intérêt que le Gouvernement porte à ce problème, tiennent compte de trois priorités.

La première intéresse les études de circulation urbaine, la recherche et l'expérimentation pour l'amélioration des transports collectifs existants et, mieux encore, pour la réalisation de nouveaux modes de transport collectif, principalement dans les agglomérations de province.

Je remercie Mlle Rappuzzi d'y avoir consacré tout à l'heure un développement fort utile et fort pertinent. Sans anticiper, il ne me paraît téméraire d'indiquer au Sénat, comme je l'ai fait à l'Assemblée nationale, qu'à ce point des études des spécialistes, dans un délai qui sans doute n'excédera pas cinq ans, nous verrons apparaître dans nos grandes villes de province de nouveaux systèmes de transport collectif.

Je n'en veux pour preuve que les résultats acquis dans l'utilisation du moteur linéaire, qui devrait servir notamment à un mode nouveau de transport collectif connu sous le nom d'Urba. Une première expérience est nécessaire avant d'envisager les choses sous un angle opérationnel et c'est au cours de l'année 1972 qu'elle sera vraisemblablement entreprise dans telle ou telle ville de province que choisira le Gouvernement, en accord avec ses responsables. Si cette expérience est

concluante, et tout me laisse croire qu'elle le sera, nous franchirons une étape nouvelle et apparaîtront donc de nouveaux modes de transport collectif. Monsieur le sénateur Pierre Brousse, c'est à l'occasion de ces études et de ces recherches que j'ai été amené à déclarer à l'Assemblée nationale le 7 novembre dernier — je suis flatté que vous lisiez ma prose avec autant d'intérêt — que le Gouvernement était prêt à accorder des subventions particulières aux villes qui en feraient la demande et qui exprimeraient le désir de procéder à l'établissement et d'abord à l'étude de plans de transport.

C'est uniquement dans cette optique et dans ce cadre relativement limité que j'ai été amené à faire cette déclaration. Elle ne s'appliquait pas à une seule mais à toutes les villes de province qui seraient décidées à faire appel au concours de l'Etat, au travers d'une nécessaire programmation.

La deuxième priorité retenue par le Gouvernement pour les transports urbains intéresse la construction d'infrastructures nouvelles dans la région parisienne. J'y reviendrai lorsque je traiterai à fond ce problème.

La troisième priorité concerne les premiers travaux de réalisation d'une ligne de transports collectifs en site propre, à Marseille et à Lyon.

Nous avons déjà prévu cette année — Mlle Rapuzzi le sait mieux que quiconque — quelques crédits pour terminer les études actuellement en cours dans ces deux villes. L'année 1972 verra, sur ce plan, le franchissement d'une nouvelle étape : l'adjudication des travaux consécutive au concours international lancé et l'octroi d'une contribution de l'Etat pour le démarrage d'une première tranche. Les promesses faites aux deux collectivités locales intéressées seront naturellement tenues.

Telles sont, par conséquent, les intentions du Gouvernement en matière de transports urbains en général et plus spécialement dans les villes de province.

La situation des transports collectifs dans les grandes villes de province le préoccupe néanmoins parce qu'il connaît parfaitement les difficultés qu'elle engendre.

Lors des débats, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, sur le projet de loi instituant un versement exceptionnel à la charge des employeurs de la région parisienne, j'avais été amené, en réponse à certaines interventions — et je l'ai confirmé récemment lors de la discussion de mon budget à l'Assemblée nationale — à donner l'accord de principe du Gouvernement à toute initiative future tendant à étendre à certaines villes de province le régime des transports collectifs dans la région parisienne, en ce qui concerne l'institution d'un versement exceptionnel à la charge des employeurs de la ville ou de la zone considérée. Ainsi, une certaine égalité pourrait être établie entre la capitale et les villes de province.

A peine avais-je tenu ces propos que quatre députés ont déposé une proposition de loi qui vise à étendre le bénéfice de ces mesures aux métropoles ou aux villes de province. Le Gouvernement ne fait aucune opposition de principe à une telle extension.

Certes, lorsque cette proposition de loi viendra en discussion devant le Parlement, il conviendra de fixer les modalités d'application de cette extension ; mais, en tout état de cause, le Gouvernement participera activement et positivement à la concrétisation de cette proposition de loi.

Je n'irai pas jusqu'à prétendre que les transports parisiens occupent une place à part dans les préoccupations gouvernementales, mais nul ne saurait reprocher au Gouvernement de consacrer toute l'attention désirable aux solutions que réclame la situation de ces transports.

Il s'agit de la plus grande agglomération française et son sort préoccupe nécessairement au plus haut point les pouvoirs publics.

Nous avons défini, dans ce domaine, un certain nombre d'objectifs, ce qui, je le reconnais, est relativement facile. Nous nous sommes d'abord engagés — quand je dis nous, je n'emploie pas un pluriel de majesté, mais je fais allusion aux déclarations de M. le Premier ministre à la tribune de l'Assemblée nationale, le 25 mai dernier — à améliorer la qualité du service rendu à la population parisienne par les transports collectifs et à limiter et même réduire, dans toute la mesure du possible, la charge qu'entraîne le fonctionnement des transports en commun pour la collectivité publique, au regard tant du budget de l'Etat que de celui des collectivités locales.

Après la détermination de ces objectifs, il convient de savoir si les moyens que nous avons déjà mis en œuvre et ceux que nous vous proposons de promouvoir à travers ce budget sont susceptibles d'atteindre les objectifs ainsi fixés. Je le crois parce que nos propositions sont du domaine du possible, par conséquent du réalisable.

Nous avons estimé indispensable de clarifier les responsabilités respectives de l'Etat, des collectivités locales et des entreprises publiques de transports, et de tout mettre en œuvre en vue d'améliorer leur gestion.

Tel est le premier moyen que nous avons retenu.

Le second concerne la définition d'une politique tarifaire qui tienne compte, certes, de l'évolution des charges — comment faire autrement ? — mais également de préoccupations d'ordre social. Celles-ci sont d'autant moins absentes de notre esprit qu'à l'occasion de la majoration de tarifs, intervenue au début du mois d'août, le Gouvernement a décidé que le prix des cartes hebdomadaires de travail serait maintenu à son montant antérieur.

Enfin et surtout, le troisième moyen utilisé pour nous permettre d'atteindre cet objectif consiste en la poursuite et, mieux encore, l'accélération des investissements, seuls susceptibles de nous permettre d'améliorer la productivité des entreprises, d'accroître la capacité et le confort des transports collectifs et de créer les infrastructures nouvelles indispensables à la réalisation de nos objectifs.

En ce qui concerne la détermination des responsabilités des partenaires en cause et l'amélioration de la gestion, je serai très bref car j'ai déjà eu l'occasion, M. Billiemaz et le Sénat tout entier s'en souviennent certainement, de m'exprimer assez longuement sur ce point au moment de la discussion du projet de loi tendant à l'institution d'un versement exceptionnel à la charge des employeurs de la région parisienne. Je n'y reviens donc pas.

En matière de politique tarifaire, quelque désagrément que l'on éprouve à prendre des décisions à cet égard, il convient de souligner que nous n'avons pas innové, car d'autres gouvernements avant nous, quelquefois même d'une manière encore plus accentuée, ont pratiqué la même politique tarifaire.

Il ne faut jamais oublier que nous sommes devant le problème de l'accroissement presque inéluctable des charges et que nous devons rechercher ensemble les moyens susceptibles d'être mis en œuvre pour y faire face.

Je voudrais à cet égard reprendre le propos de M. Billiemaz qui a cité certains chiffres pour comparer la situation de 1972 à celle de 1971. J'ai cru comprendre que, à ses yeux, la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement ou plus simplement au déficit d'exploitation des transports parisiens — R. A. T. P. et S. N. C. F. banlieue — serait plus forte en 1972 qu'elle ne l'a été en 1971.

Je voudrais rassurer M. Billiemaz et le Sénat tout entier. D'après nos prévisions, la contribution de l'Etat pour 1971 aux dépenses de fonctionnement des transports parisiens, qui a été de 1.027 millions de francs, tombera, pour 1972, à 831 millions de francs, soit une diminution de 196 millions de francs.

J'ajouterai, pour compléter l'information du Sénat et pour rassurer les représentants des collectivités locales de la région parisienne, qu'en 1971, si la participation desdites collectivités locales aux dépenses de fonctionnement des transports parisiens a été de 430 millions de francs, elle sera, en 1972, de 380 millions. Cela s'explique par le fait que l'année 1972 verra arriver le produit du versement des employeurs institué par la loi et que ce versement aura pour premier effet de diminuer la charge de la puissance publique par rapport à ce qu'elle était précédemment.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

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

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. C'est à propos de la S. N. C. F. que, selon moi, l'aide risque d'être plus importante en 1972 qu'en 1971.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je vous répondrai donc sur ce sujet lorsque j'aborderai le problème de la S. N. C. F.

En tout état de cause, et même si vous n'étiez pas intervenu sur le problème particulier des transports parisiens, je me devais de donner connaissance au Sénat des éléments d'information relatifs à la situation de cette entreprise.

Je ne saurais considérer en avoir terminé avec la situation des transports collectifs dans la région parisienne si je ne vous exposais pas maintenant, car c'est l'essentiel, ce que nous nous proposons de faire en matière d'investissements.

Je citerai deux chiffres seulement. Dans le VI^e Plan, les investissements qui seront réalisés en faveur des transports en commun dans la région parisienne entraîneront une dépense qui, en francs 1970, s'élèvera à 7.700 millions de francs. Ce chiffre a été solennellement confirmé par M. le Président de la République, la semaine dernière, lors de sa visite de la région parisienne.

Pour mesurer l'ampleur de l'effort que nous accomplissons, il faut le comparer au chiffre du V^e Plan qui a été de 5 milliards. La progression des investissements, d'un plan sur l'autre, dépasse donc 50 p. 100, ce qui n'est pas négligeable. Mais tout ne sera pas fait au cours du VI^e Plan. Encore convient-il de préciser, en ce qui concerne le réseau de banlieue de la S. N. C. F., que, pour la première fois depuis longtemps, l'entreprise nationale sera amenée à fournir un effort considérable. En effet, en 1972, elle consacrera 300 millions de francs à ses investissements dans la banlieue parisienne. Je précise que ce chiffre ne comprend pas les infrastructures nouvelles qu'elle se propose d'engager en 1972.

En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, les dépenses d'investissement s'élèveront à 1.080 millions de francs.

Comment ces investissements vont-ils être utilisés ? Ils vont d'abord servir à la modernisation du parc. A ce sujet, je rappelle que 30 p. 100 du parc actuel du réseau de banlieue de la S. N. C. F. datent de moins de dix ans. Cela montre, que durant ces dernières années, un effort non négligeable a été entrepris par la S. N. C. F. dans ce domaine.

En ce qui concerne la R. A. T. P., trois lignes de métro sont dotées d'un matériel moderne depuis 1964. Deux autres lignes seront dotées de ce même matériel entre 1971 et 1973.

Enfin, en ce qui concerne les autobus, 84 p. 100 du parc a été renouvelé au cours des années précédentes.

Si nos investissements vont servir à la modernisation du parc, ils permettront également de développer la capacité des transports. Nous sommes là au cœur du problème, car ce facteur conditionne le confort des transportés. J'indiquerai au Sénat qu'en cette seule année 1971, depuis le service d'été, la S. N. C. F. a mis en circulation, sur son réseau de banlieue, 236 trains supplémentaires.

En ce qui concerne le métro, la capacité de transport sera accrue de 15 p. 100 entre 1971 et 1973, cependant que, dans le même temps — cette comparaison est intéressante à retenir — selon les prévisions que l'on peut faire aujourd'hui, l'accroissement probable du trafic aux heures de pointe sera d'environ 5 p. 100.

De même, ces investissements devront être consacrés à l'amélioration du confort dans les stations et plus spécialement dans les stations de correspondance.

J'ai été très sensible à la remarque de M. Brousse, qui a constaté avec un désagrément que je partage, qu'un effort insuffisant était fait par la S. N. C. F. pour un meilleur entretien de ces stations.

J'ai eu l'occasion dans un passé très récent, de dire aux responsables de la S. N. C. F. combien ils avaient intérêt à améliorer son image de marque, non seulement en province, mais aussi dans la région parisienne. Je crois pouvoir affirmer que ses dirigeants en sont aujourd'hui plus conscients qu'ils ne l'étaient hier.

En ce qui concerne les infrastructures nouvelles, les investissements serviront à continuer les travaux de la branche centrale du R. E. R. Je n'entrerai pas dans la discussion, qui pourrait être éternelle, et qui oppose les partisans et les adversaires du R. E. R. Le R. E. R. est aux deux tiers achevé. Je pense qu'il n'est dans l'esprit de personne de le laisser actuellement dans l'état où il se trouve.

D'autres opérations d'infrastructure ont été déjà décidées. Elles concernent plus spécialement la desserte des villes nouvelles, la liaison Cergy—Pontoise par aérottrain dont je vais parler dans un instant ; la jonction entre Paris et les villes d'Evry et de Trappes ; la jonction entre Paris et la ville nouvelle de Marne-la-Vallée à partir d'un embranchement du R. E. R. ; le prolongement de la ligne n° 8 jusqu'à Créteil.

Un programme complémentaire, qui fait l'objet d'une consultation des instances régionales, comportera selon toute vraisemblance la jonction des lignes de métro 13 et 14 Saint-Lazare—Invalides ; le prolongement de la voie ferrée de la gare d'Orsay jusqu'aux Invalides ; l'engagement d'un moyen de transports en site propre pour la desserte de l'aéroport de Roissy ; l'amélioration de la pénétration et de la diffusion dans Paris de la ligne de Sceaux ; le prolongement de deux lignes de métro, l'un vers la banlieue nord, l'autre vers la banlieue sud.

M. Gaudon m'a interrogé, non pas sur l'intérêt qu'offre la liaison par aérottrain entre Cergy—Pontoise et la Défense, mais sur le fait que j'avais déclaré que ce projet n'était pas conciliable avec la décision antérieure d'une liaison ferroviaire classique entre la gare du Nord et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Je confirme au Sénat ce que j'ai indiqué à l'Assemblée nationale : le district de la région parisienne ayant accepté de reporter sur la ligne d'aérottrain Cergy—La Défense l'effort qu'il se proposait de faire pour la desserte Cergy-Pontoise—gare

du Nord, il va de soi que cette dernière réalisation se trouvera différée. Quoi qu'il en soit, j'ai la conviction qu'assez rapidement une décision positive devra être prise à cet égard, tant m'apparaît indispensable une liaison entre la gare du Nord et la ville nouvelle de Cergy au moyen de la voie ferrée qui existe déjà et qu'il suffira de prolonger. Mais l'enveloppe ne permet pas de tout faire en une seule fois.

M. Gaudon m'a parlé de la desserte de Villacoublay. Je lui répondrai que le prolongement d'une ligne de métro au sud de Paris, qui fait l'objet d'une concertation au niveau des instances régionales, concerne la ligne 14 en direction de Bagneux, Vélizy et Villacoublay. Par conséquent, il s'agit d'une décision qui sera prise très prochainement, ce qui doit vous donner satisfaction, monsieur le sénateur.

Voilà ce que j'avais à dire en ce qui concerne les problèmes de transports urbains et plus spécialement les problèmes de transports collectifs dans la région parisienne.

J'en arrive maintenant à la situation de la S. N. C. F. qui a été évoquée, à juste titre d'ailleurs, par presque tous les orateurs qui sont intervenus à cette tribune. Certes, plusieurs problèmes se posent. Je vais m'efforcer de les présenter dans un ordre aussi logique que possible et avec toute la clarté désirable.

Tout d'abord, ce qui caractérise la situation de la S. N. C. F., ce sont les conditions dans lesquelles s'exécute la réforme décidée il y a maintenant trois ans par le Gouvernement. Lorsque cette réforme a été entreprise — puisque aussi bien j'en étais le ministre responsable — j'ai indiqué avec la netteté nécessaire les objectifs que nous poursuivions. Ils étaient au nombre de deux.

Nous voulions accroître l'efficacité de l'entreprise en lui redonnant, ou même en lui donnant, une très large autonomie de gestion ; cela a été fait. Nous voulions en même temps lui permettre de soutenir, j'allais dire à armes égales — c'est une expression passée dans le vocabulaire courant — la concurrence, si possible victorieusement, avec les autres modes de transports. Personne de bonne foi ne peut nier que ces objectifs à l'heure actuelle n'aient été en partie atteints. Bien sûr, je ne considère pas que tout, à cet égard, soit terminé.

D'abord, sur le plan financier — j'aurai ici l'occasion de répondre à M. Billiemaz — où en sommes-nous ?

Constatons d'abord, mesdames, messieurs les sénateurs, que depuis 1970 la subvention d'équilibre proprement dite n'a cessé de décroître conformément d'ailleurs à l'application de l'une des dispositions du contrat de programme passé entre l'Etat et la S. N. C. F. Mais la subvention d'équilibre n'est qu'un des aspects de la contribution qu'apporte l'Etat à la S. N. C. F.

Sur le plan global, cette contribution de l'Etat a été non seulement stabilisée, mais — et c'est peut-être là que je vais me séparer, à regret d'ailleurs, de M. Billiemaz — en francs constants, elle a été à ce jour sensiblement réduite.

Je rappelle au Sénat qu'en 1969 la contribution globale versée par l'Etat à la S. N. C. F. atteignait le chiffre de 5.067 millions de francs. En 1972, cette même contribution globale sera de 5.113 millions de francs. Il ne s'agit pas, hélas ! des mêmes francs, si bien que j'ai raison de dire au point de départ que, non seulement la charge globale de l'Etat a été stabilisée, mais que, même en francs constants, elle a été sensiblement réduite.

M. Billiemaz a fait tout à l'heure état — c'est là le sujet de notre très relative opposition et les explications que j'ai données ont clarifié la situation — de chiffres un peu différents. Pourquoi ? Parce qu'il a additionné la contribution globale de l'Etat, que je viens de rappeler, avec les versements de la caisse nationale du régime général d'assurance maladie, qui interviennent au titre de la normalisation des comptes telle qu'elle a été établie dans le contrat de programme passé entre l'Etat et la S. N. C. F.

Je crois que, logiquement, il n'est pas possible d'additionner ces sommes, car les versements de la caisse du régime général d'assurance maladie ne viennent pas combler un déficit. Ils contribuent à réaliser une égalité de traitement entre la S. N. C. F. et les entreprises privées.

Telle est la mise au point que je me devais de faire à la suite des précisions apportées ici par M. Billiemaz.

Comment de tels résultats, auxquels — soyons de bonne foi les uns et les autres — personne, voilà trois ans, n'aurait songé, surtout pas le ministre des transports, ont-ils pu être atteints, sinon parce que, aiguillonnée en quelque sorte par la réforme et les objectifs très contraignants que nous lui avons imposés, l'entreprise nationale a fait preuve d'un dynamisme commercial auquel peut-être nous n'étions pas habitués dans les années précédentes et qui, incontestablement, lui a permis de réaliser des progrès ?

A cet égard, je rappellerai très brièvement au Sénat que le trafic des voyageurs de la S. N. C. F. continue d'augmenter

d'une année sur l'autre. Il est en cette période de fin d'année supérieur de près de 5 p. 100, si mes informations sont exactes, à ce qu'il était en 1970 à la même époque.

Je ne puis, hélas ! en dire autant du trafic marchandises qui, se ressentant sans doute de la conjoncture, ne sera probablement pas, en 1971, encore que nous ne connaissions pas les résultats définitifs, ce qu'il était en 1970, année qui fut d'ailleurs, pour le transport marchandises, une année faste.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je me suis fondé sur les indications que vous nous avez vous-même fournies, monsieur le ministre. Devant la commission des affaires économiques, vous nous avez dit que, si l'on se réfère à l'année 1970, le nombre des voyageurs, au cours des huit premiers mois de 1971, avait baissé de 1,7 p. 100.

M. Jean Chamant, ministre des transports. La S. N. C. F. a, depuis, opéré un remarquable redressement, puisque, actuellement, le trafic a augmenté de 4,8 p. 100 par rapport aux mois correspondants de l'année 1970.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je suis très heureux de l'apprendre.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Comme quoi il ne faut jamais désespérer ! (Sourires.)

M. Pierre Brousse m'a posé un certain nombre de questions au sujet de la S. N. C. F.

Je voudrais, avant sans doute de lui répondre d'une manière plus complète par écrit, lui donner quelques brèves indications sur les deux points qu'il a évoqués.

D'abord, la construction de nouveaux locaux pour la direction régionale de Montpellier. La politique de régionalisation de la S. N. C. F. me paraît correspondre tout de même à l'intérêt des usagers car elle contribue à rapprocher davantage l'administration d'une entreprise qui était centralisée à l'excès, croyez-moi, de ceux qui peuvent avoir affaire à elle. Cette régionalisation est en cours, mais elle ne doit pas entraîner obligatoirement des dépenses inconsidérées. J'espère que, pour Montpellier comme pour les autres régions, elles n'ont pas ce caractère. Je vais, en tout cas, animé du même souci que M. Pierre Brousse, m'en préoccuper.

Quant à l'utilisation économique par la S. N. C. F. de ses importants actifs immobiliers, je voudrais rassurer le Sénat : depuis quelques années, la S. N. C. F. se préoccupe de ce problème et la nouvelle convention que j'ai eu l'honneur de signer récemment lui donne à cet égard une totale liberté d'action. Je serais bien surpris qu'elle n'en usât pas en faveur de ses propres intérêts bien compris.

En tout cas, connaissant comme chacun ici ces immenses biens de mainmorte qui sont l'apanage de l'entreprise nationale, je souhaite, en tant que ministre de tutelle, que la S. N. C. F. en fasse un usage aussi rationnel que possible.

Beaucoup d'orateurs se sont émus — ce n'est pas la première fois — des problèmes posés par les fermetures de lignes ou, plus exactement, par le transfert sur route d'un certain nombre de services omnibus voyageurs. Je voudrais, à cet égard, même au risque de me répéter, présenter deux observations.

La première, c'est que la décision définitive de transfert sur route des services omnibus voyageurs considérés appartient au ministre des transports et que, jusqu'à ce jour, en tout cas depuis que j'occupe ce poste, jamais une telle décision n'est intervenue avant que n'ait été menée jusqu'à sa conclusion ultime la nécessaire concertation que j'ai établie entre les collectivités locales, l'entreprise, mon administration et moi-même. Il n'est pas un seul dossier de cette nature qui n'ait été traité directement par moi, qui n'ait fait l'objet — chacun peut en porter témoignage — d'un ou de plusieurs entretiens dans mon propre ministère, les élus locaux intéressés ayant comme interlocuteur le ministre des transports lui-même.

La deuxième considération que je ferai valoir, également d'ordre général, mais qui intéresse moins la procédure que j'ai moi-même mise en œuvre dans cette affaire, c'est que le Gouvernement actuel n'a pas innové.

J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer au Parlement que c'est en 1932 que le Gouvernement — j'avoue avoir oublié le nom du président du conseil de l'époque, on voudra bien m'en excuser — a fermé pour la première fois un certain nombre de lignes

omnibus voyageurs, très peu, je dois le dire, quelques centaines de kilomètres. C'est à partir de 1936 que l'effort le plus audacieux a été, à cet égard, entrepris. En effet, entre 1936 et 1939, 10.000 kilomètres de services omnibus voyageurs ont été soit totalement fermés, soit en partie transférés sur routes.

Après la guerre, à partir de 1946 ou 1947, si je me souviens bien, les mêmes errements, qu'on y soit favorable ou non, ont été suivis. Dans le cadre du contrat de programme passé entre l'Etat et la S. N. C. F., il est parfaitement exact qu'a été prévu le transfert sur route d'environ 10.000 kilomètres de lignes de chemin de fer qui servent de support aux services omnibus voyageurs. Je voudrais souligner à cet égard que, si la S. N. C. F. est amenée à proposer une telle mesure au ministre des transports, c'est le plus souvent parce que les usagers ont eux-mêmes déserté ce moyen de transport.

Dans certains cas, il m'est arrivé de repousser les propositions de la S. N. C. F. et de constater qu'un meilleur aménagement des horaires pourrait peut-être éviter, temporairement ou définitivement, le transfert sur route de ces services. La société nationale, se conformant aux instructions que je lui ai données, a été ainsi amenée, sur telle ligne dont le transfert était envisagé, à fixer de nouveaux horaires. C'est une expérience qu'il était de mon devoir de tenter afin que je puisse me faire une opinion objective sur la situation.

J'indiquerai enfin qu'à partir du moment où, pour des considérations d'ordre général et d'intérêt bien compris des usagers, le Gouvernement est conduit à ne pas suivre les propositions de transfert présentées par la S. N. C. F., immédiatement et en contrepartie est inscrit dans le budget de l'Etat — cela n'a pas échappé à la vigilance de vos rapporteurs — un crédit qui trouve sa place dans la contribution globale apportée par l'Etat à la S. N. C. F. au titre des compensations pour obligations de service public.

A cet égard, je donne l'assurance au Sénat que, dans de telles affaires, étant moi-même élu local, je ne me prononce jamais avant d'avoir recueilli tous les avis des personnes et des organismes intéressés et que je me laisse guider uniquement par des critères strictement objectifs.

Avant de passer à un autre sujet, important lui aussi, je tiens à indiquer que les perspectives de trafic de la S. N. C. F., telles qu'elles se présentent pour 1972, ne sont pas — dans la mesure où l'on peut dès maintenant porter un jugement — aussi favorables qu'elles ne l'étaient depuis 1969. C'est là, pour les assemblées comme pour le Gouvernement, une préoccupation qu'il ne faut pas un seul instant mésestimer ou négliger.

Au risque d'étonner le Sénat, je dirai que les transports routiers ne posent pas par eux-mêmes de problèmes aigus.

M. Pierre Brousse. Sauf pour les routes !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Certes, ils peuvent en poser aux collectivités locales qui ont la charge d'entretenir le réseau départemental. Je connais bien ces problèmes, monsieur Brousse, croyez-moi. Pourtant, compte tenu de leur situation — c'est un jugement global que je porte — pour l'instant, les transports routiers ne posent pas de problèmes aigus.

La part qu'ils représentent dans l'ensemble des moyens de transport, comme M. Billiemaz l'a souligné, ne cesse d'augmenter. Ce n'est pas un phénomène purement national, c'est une évolution que l'on constate dans tous les pays développés.

Des entretiens relativement fréquents que j'ai avec les organisations professionnelles, il ressort que deux problèmes peuvent se poser qui, d'ailleurs, présentent une certaine connexion : leur mode de tarification et la mise en place d'une libéralisation progressive à laquelle je tiens spécialement.

Nous allons arriver au moment où la tarification obligatoire et « à fourchette », système qui a permis aux transports routiers de se développer, apparaît comme périmée et dépassée. Tenant compte également des contingences européennes, nous allons être amenés à pratiquer bientôt, sur le plan national comme sur le plan communautaire, une tarification dite « de référence ».

J'ai indiqué récemment, lors du congrès de la plus importante organisation professionnelle et en accord avec elle, qu'en 1973, la zone courte serait définitivement et totalement libérée. Qu'il s'agisse du transporteur ou de l'usager, c'est une mesure qui paraît s'imposer.

Sur le plan social, vous le savez, un important règlement a été adopté à Bruxelles, il y a quelques mois. Ce règlement est aujourd'hui en application. Quelles que soient les difficultés que son application peut causer et que nous nous efforcerons de résoudre, c'est un acquis communautaire que nous n'entendons pas laisser galvauder.

Je viens de prononcer l'expression « communautaire ». J'informe le Sénat que, dans quelques jours, nous allons être amenés

à arrêter des décisions lourdes de conséquences pour l'avenir, relatives au redoutable problème du poids et de la dimension des véhicules routiers. Les aspects de ce problème n'échappent certainement pas à la connaissance et à la vigilance du Sénat, pas plus qu'ils n'échappent à la connaissance et à la vigilance du Gouvernement. Les intérêts nationaux en jeu sont importants ; il s'agit des intérêts des constructeurs de véhicules routiers et des intérêts des transporteurs.

Il est encore trop tôt, même à quelques jours de la date à laquelle doit se tenir cette conférence, pour préjuger les résultats auxquels elle pourra aboutir. Je dirai simplement que je m'y rends avec le vif souci d'arriver, dans cette affaire, à trouver une solution communautaire, à condition toutefois que ce ne soit pas au détriment de nos intérêts nationaux.

M. Jean Berthoin. Très bien !

M. Pierre Brousse. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

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

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

M. Pierre Brousse. Songez également, monsieur le ministre, en vous rendant à cette conférence, aux intérêts des collectivités locales et à ceux de l'Etat, constructeurs de routes.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Bien sûr !

M. Jacques Henriet. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Volontiers.

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

M. Jacques Henriet. Je voudrais à mon tour vous demander de penser aux intérêts des usagers, et surtout à la prévention des accidents de la route.

Il me serait facile de faire une longue intervention pour dénoncer les accidents de la route, qui sont de plus en plus nombreux. Je veux seulement rappeler ce fléau et vous demander, monsieur le ministre, d'étudier avec votre collègue de la santé publique et de la sécurité sociale de prendre des mesures pour diminuer le nombre de ces accidents : 15.000 tués par an, 200.000 à 300.000 blessés, sans compter les handicapés. C'est un problème qui doit préoccuper le ministre responsable de la route et M. Boulin, responsable de la santé des Français et de l'équilibre du budget de la sécurité sociale.

Je vous demande, ainsi qu'au ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, de penser sans cesse à ce danger permanent qu'est la route. Il vous faut faire preuve d'imagination, il vous faut innover pour mettre un terme à cette hécatombe, qui est véritablement un des fléaux des temps modernes et pour lequel, je crois, jusqu'à maintenant, ni le Gouvernement, ni les usagers n'ont fait ce qu'ils devaient faire.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le sénateur, votre intervention trouve parfaitement sa place dans la discussion de ce budget, même si je ne suis pas le ministre responsable de la circulation ; mais, comme vous l'avez d'ailleurs souligné vous-même, le Gouvernement est un et solidaire.

Je voudrais à cet égard vous rappeler que la fédération nationale des transporteurs routiers, au cours de son dernier congrès — M. Billiemaz qui y assistait le sait — a consacré essentiellement ses séances de travail aux problèmes de la sécurité routière et de la prévention des accidents de la route. Le Gouvernement s'inspirera de cette contribution d'une grande organisation professionnelle, pour définir une politique dont le but sera d'éviter à tout prix que chaque année ne disparaisse la population d'une ville moyenne française.

Pour terminer, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais évoquer le plan d'adaptation économique et social de la batellerie.

A peine étais-je revenu au ministère des transports, au début de cette année, que j'ai signé, avec la profession, un protocole d'accord longuement médité et délibéré par mon prédécesseur et qui a permis à la batellerie de connaître déjà avant l'adoption de ce plan un accroissement de son propre trafic.

Certes, beaucoup de problèmes économiques se posent à la batellerie mais j'accorderai autant d'attention à ses problèmes d'ordre social.

Quant j'évoque ces problèmes d'ordre social, je ne songe pas seulement aux bateliers les plus âgés qui vont bénéficier d'une prime de cessation d'activité, mais également aux plus jeunes

qui doivent pouvoir bénéficier d'une formation professionnelle. Dans ce dessein, un crédit est inscrit pour la première fois dans le budget de cette année. Cela d'ailleurs a été souligné. J'espère que le Sénat voudra bien le voter.

Mesdames, messieurs les sénateurs, pour ne pas abuser de vos instants, j'ai limité mes observations aux problèmes essentiels que ne peuvent pas manquer de soulever la présentation et la discussion de ce budget des transports terrestres. Je dirai en conclusion que si ce budget reflète bien les orientations — comme MM. Boucheny et Gaudon l'ont dit — que le Gouvernement entend donner à sa politique en matière de transports terrestres, celui-ci a encore la faiblesse ou la naïveté, comme l'on voudra, de croire que cette politique est conforme à l'intérêt de tous ceux qui sont concernés. C'est pourquoi je demande au Sénat de bien vouloir voter les crédits soumis à son appréciation. (Applaudissements.)

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le ministre, sans doute le rapporteur spécial de la commission des finances, Mlle Rappuzzi ou le rapporteur pour avis, M. Billiemaz, auront-ils des précisions à vous demander. Pour ma part, je voudrais vous interroger sur des sujets que vous n'avez pas abordés.

Monsieur le ministre, je suis rarement téméraire, pour reprendre un terme que vous avez utilisé tout à l'heure, mais il m'arrive souvent d'être audacieux, à condition que l'audace soit raisonnable. Or, j'ai trouvé dans votre budget une ligne d'étude concernant le tunnel sous la Manche. En cette matière, il convient peut-être d'être extraordinairement prudent, car rien ne dit qu'après des travaux et des dépenses considérables, le tunnel ne sera pas totalement dépassé. C'est ma première réflexion.

En second lieu, vous n'avez pas parlé de la desserte Roissy-Orly. C'est pourtant un problème qui nous préoccupe beaucoup. Le développement de ces deux aéroports est considérable et rapide. En fait, on l'a dit ici à cette tribune, il faut actuellement le même temps pour aller du cœur de Paris à Londres qu'il en fallait il y a vingt-cinq ans. On a gagné sur le trajet, on a perdu sur la liaison entre l'aéroport et le centre de Paris.

Ma troisième question se rapporte à un sujet que vous n'avez fait qu'effleurer. Vous avez dit — et cela m'a inquiété — que les travaux sont engagés pour assurer la liaison Paris—Lyon par turbotrain. Je voudrais bien savoir avec quels crédits ? Je vous avoue que je n'ai rien trouvé dans votre budget à ce sujet.

M. Pierre Brousse. Effectivement.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Ma dernière observation sera pour vous dire que je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur le ministre, sur le moteur linéaire. Il m'arrive assez souvent d'être d'accord avec le Gouvernement, je n'en rougis pas ; simplement, je dis ce que je pense.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole.

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

M. Jacques Eberhard. A propos de l'extension de la prime de transport à l'ensemble des travailleurs du territoire, vous avez dit, me semble-t-il, que vous aviez déposé un projet. Pourquoi avoir préparé un tel texte puisque depuis 1961 le groupe communiste a déposé une proposition de loi proposant la généralisation de cette mesure au personnel des entreprises privées. Si nous n'avons pas proposé cette extension à l'ensemble des salariés, c'est pour éviter que le Gouvernement ne nous oppose l'article 40. En 1963, notre texte modifié, ainsi qu'un texte présenté par le groupe socialiste, a été adopté par le Sénat sans opposition. Il a été transmis à l'Assemblée nationale le 4 juillet 1963.

Je vous pose cette question : « Qu'attendez-vous, puisque le Gouvernement est maître de l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, pour lui soumettre ce texte ? »

M. Pierre Brousse. Je demande la parole.

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

M. Pierre Brousse. Etant donné l'heure avancée, je veux simplement vous rappeler la question que je vous ai posée sur la T. V. A. Je suis toujours dans le doute cruel de savoir si le Gouvernement tiendra sa parole.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je voudrais dire à M. Eberhard que dans mon propos sur la situation des trans-

ports collectifs dans les villes de province j'ai indiqué qu'il était parvenu à ma connaissance qu'une proposition de loi venait d'être déposée à l'Assemblée nationale tendant à étendre, avec des modalités particulières, aux transports urbains des villes de province le régime des transports collectifs de la région parisienne en ce qui concerne le versement des employeurs.

J'ai précisé de la manière la plus claire que le Gouvernement aurait une attitude positive et ne ferait pas obstacle à la discussion de cette proposition de loi même si, sur les modalités, il peut avoir un certain nombre d'observations ou de suggestions à présenter. Je pense, d'après les indications que j'ai recueillies, que cette discussion pourrait avoir lieu lors de la session de printemps que tiendra le Parlement en 1972.

J'ai en effet — qu'il veuille bien m'en excuser — omis de répondre à M. Brousse sur l'importante question relative à la T. V. A. payée sur les contributions apportées par la puissance publique ou les collectivités publiques aux entreprises de transports.

M. Brousse — c'est de bonne guerre, comment le lui reprocher ? — a opposé les déclarations faites ici même il y a un an par l'un de mes collègues et celles que j'ai présentées il y a quelques jours à l'Assemblée nationale lors de la discussion de ce budget.

Etant donné que les affirmations de M. le ministre de l'intérieur l'année dernière et les miennes ces jours-ci allaient dans le même sens, M. Brousse peut légitimement s'étonner que les engagements pris ici n'aient pas encore reçu un commencement d'exécution. C'est vrai, je le constate, quelque regret que je puisse en éprouver.

Je puis confirmer qu'à travers des accords qui peuvent ne pas forcément revêtir la forme de contrats de programme à passer entre les villes concernées et les entreprises de transport, il est aujourd'hui acquis, à condition que ces accords prévoient, dans le cadre d'un assainissement de la situation financière des réseaux, une contribution à caractère forfaitaire, à titre de subvention, que cette contribution sera effectivement exonérée de la T. V. A.

C'est tout de même un progrès par rapport à la situation actuelle que vous déplorez. Mais je ne puis aujourd'hui dire autre chose que ce que j'ai déjà déclaré à ce sujet à l'Assemblée nationale.

M. Jacques Eberhard. Rendez-vous dans un an !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je l'espère bien, pour vous comme pour moi !

M. Pierre Brousse. Je demande la parole.

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

M. Pierre Brousse. Pour passer un contrat de programme entre les entreprises de transports et la ville...

M. Jean Chamant, ministre des transports. Ne faisons pas de formalisme !

M. Pierre Brousse. ... une simple délibération du conseil municipal est nécessaire car, que je sache, les régies de transports n'ont qu'un actionnaire, la ville.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je ne suis pas obsédé par la notion de contrat de programme.

M. Pierre Brousse. J'espère que vous donnerez des instructions aux préfets dans ce sens. Mais le vrai problème est le suivant : à notre demande, M. Marcellin, membre du Gouvernement, a, l'année dernière, à cette tribune, solennellement engagé l'ensemble du Gouvernement. Un an après — et je ne mets en cause, monsieur le ministre, ni votre bonne foi, ni votre bonne volonté — vous ne pouvez que nous dire : « passez des contrats de programme et peut-être ne paierez-vous pas la T. V. A. ». Nous en sommes venus, sur la foi de la parole donnée l'an dernier, à faire, si j'ose dire, de la « cavalerie », c'est-à-dire à consentir aux régies des avances qui sont théoriquement remboursables mais qui, en fait, ne le sont pas, et cela pour ne pas payer la T. V. A. Je dois le reconnaître.

Nous n'agissons cependant pas d'une façon inconsidérée ; nous le faisons à la suite de la promesse d'un membre du Gouvernement qui nous avait, il y a un an, affirmé qu'un accord à ce sujet interviendrait sous quelques jours.

C'est à croire qu'il y a deux gouvernements, l'un, normal, qui se réunit toutes les semaines à l'Élysée, et un autre rue de Rivoli, et c'est manifestement le plus important.

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

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Nous nous efforçons de mettre d'accord les deux gouvernements dont vous parlez ! Quoi qu'il en soit, le débat n'est pas clos, car il peut faire l'objet de rebondissements.

Lorsque, au cours de cette année, j'ai été amené à étudier le dossier de la R. A. T. P. et à imaginer des solutions qui, je pense, vont dans le sens de l'intérêt à la fois des usagers, des collectivités locales et de l'État, j'ai posé tout de suite le problème de l'exonération de la T. V. A. J'ai obtenu, à l'occasion de l'élaboration du contrat de programme entre l'État et la R. A. T. P., l'exonération de la T. V. A. pour la subvention forfaitaire résiduelle après normalisation des comptes. C'est, je crois, important et pour les collectivités et pour l'État. Le contrat n'est pas encore signé, il fait l'objet des dernières mises au point ; mais la conclusion est proche. J'espère que les obstacles que vous avez signalés disparaîtront et qu'une solution pourra intervenir. Je m'en préoccupe, étant moi-même le premier intéressé.

Monsieur le rapporteur général, je vous remercie d'avoir soulevé trois problèmes que je n'ai pas traités dans mon exposé.

En ce qui concerne le turbo train, répondant à M. le sénateur Gaudon j'ai déclaré : « C'est fait ». Qu'ai-je voulu dire par là ? Qu'une décision positive a été prise le 25 mars dernier, à l'Élysée, par un comité restreint réuni sous la présidence de M. le Président de la République et que les premières opérations relatives au turbo train seraient engagées au cours du VI^e Plan.

Il n'y a pas contradiction entre cette déclaration et le fait que ne figure, ni dans le budget des transports terrestres de 1972, ni dans celui de la S. N. C. F., de décision chiffrée à ce sujet. C'est à l'horizon des années 1978-1980 que le problème de la saturation de ce grand axe ferroviaire se posera. Il aura donc fallu auparavant lui apporter une solution. Si nous tenons compte du temps nécessaire à l'aboutissement des procédures administratives indispensables et à l'exécution des travaux, et des calculs effectués, tant par ma propre administration que par celle de la S. N. C. F., il nous a semblé qu'il serait opportun de dégager les premiers crédits nécessaires aux acquisitions en 1973 ou 1974. Mais cela n'infirmes rien la décision de principe qui a été prise et que j'ai simplement voulu confirmer.

M. le sénateur Brousse a manifesté une certaine hostilité, pour ne pas dire une hostilité certaine, à l'égard de ce projet. Peut-être pourrions-nous en discuter longuement, comme du R. E. R. d'ailleurs. J'ai examiné avec toute l'objectivité nécessaire ce dossier, lourd à tous égards — je prie le Sénat de le croire — et il m'est apparu comme étant économiquement justifié.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je voudrais vous mettre en garde contre les techniciens. Ils ont l'habitude de fournir au Gouvernement des devis qui sont plus ou moins volontairement sous-estimés.

M. Pierre Brousse. Souvenez-vous de ce qui s'est passé pour *Concorde* !

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Nous sommes ensuite dans l'obligation, à partir d'un point de non-retour, d'entériner des dépenses qui sont hors de proportion avec celles qu'au départ on nous avait laissés, je ne dirai pas espérer, mais craindre.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Votre remarque, monsieur le rapporteur général, est en partie fondée en ce sens que de nombreux exemples sont présents en nos mémoires.

Quelle que soit l'ardeur passionnée avec laquelle les techniciens concernés ont présenté et défendu ce projet — après tout, on ne saurait le leur reprocher, c'est leur métier — nous avons tout de même, en dehors d'eux, les moyens d'apprécier ou de faire apprécier par des spécialistes, qui ne sont pas seulement des techniciens mais qui sont aussi des économistes, l'utilité et la raison d'être d'un tel ouvrage.

Tout autre — encore qu'il soit important — est le problème du coût de la réalisation de tels travaux. Sur ce point, je vous suis volontiers, monsieur le rapporteur général. Nous nous souvenons des mécomptes que nous avons rencontrés, les uns et les autres, au cours des années précédentes et même encore actuellement, à propos de la réalisation de tel ou tel grand projet, et cela en dépit des explications ou des justifications qui nous furent apportées.

La question de la desserte Orly—Roissy par aérotrain est en effet importante. J'avais pensé — c'est de notoriété publique, je n'apporte donc aucun élément d'information nouveau au Sénat à cet égard — qu'elle pourrait être inscrite en priorité. Mais les raisons pour lesquelles, en fin de compte, le Gouvernement a choisi l'autre projet ne manquent pas, elles non plus, de justification. Cette décision a toutefois l'inconvénient de laisser entier le problème de la liaison Orly—Roissy. L'exécution de ce projet est seulement différée.

Dans cette affaire, il faut voir comment les choses se présenteront à l'horizon 1980.

Roissy sera opérationnel en 1974. Au début, 5 millions de voyageurs seront, selon la terminologie utilisée, « traités » par cet aéroport. A partir de 1980, et à plus forte raison de 1985, ce chiffre passera sans doute à 25 millions, puis à 40 millions.

La répartition du trafic entre les deux aéroports n'a pas encore été mise au point et c'est elle qui doit être à la base des décisions qu'en tout état de cause nous allons avoir à prendre bientôt en ce qui concerne la liaison entre ces deux aéroports.

L'infrastructure connue sous le nom d' « Autoroute G. 1 », dont la réalisation est prévue pour le VII^e Plan, par conséquent pour l'horizon 1975-1980, permettra déjà d'assurer, au moins par la voie routière, la liaison entre les deux aéroports. Mais je sais bien, et l'expérience d'Orly me conforte dans ma conviction, que la desserte routière n'est pas un moyen suffisant et que nous devons aboutir à une liaison ferroviaire classique ou plus particulière.

Si je n'ai pas évoqué la question du tunnel sous la Manche, c'est que, dans cette affaire, le sentiment du Gouvernement rejoint celui du rapporteur général de la commission des finances du Sénat : il faut agir avec une très grande prudence. Où en sommes-nous ? Nous en sommes à ce que j'appelle « la phase finale des études ». Le résultat de ces études ne sera pas connu avant dix-huit mois ou deux ans. C'est à ce moment-là que les deux gouvernements intéressés auront à arrêter leur position.

Vous voyez, monsieur le rapporteur général, mesdames, messieurs les sénateurs, que si le Gouvernement souhaite aller de l'avant dans cette affaire à laquelle il attache le plus grand intérêt, il entend cependant se garder de toute précipitation. Nul ne pourra, du moins je l'espère, reprocher au Gouvernement de s'être engagé à la légère. Je pense que les propos que je viens de tenir sont de nature à vous éclairer et à vous rassurer.

M. Pierre Brousse. Puissiez-vous faire preuve de la même prudence pour la liaison Paris—Lyon par turbotrain !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, nous avons écouté avec l'attention qu'elle méritait votre première intervention, ainsi que vos réponses aux questions posées par mes collègues.

Ces réponses ne nous ont pas procuré que des raisons d'être optimistes. A vous écouter, nous éprouvons des sentiments mitigés. Mais il convient de porter à votre actif le fait que vous avez de fort bonne grâce accepté d'engager le dialogue avec notre assemblée. Vous avez bien voulu déclarer que d'autres occasions nous permettraient de le poursuivre.

Mais je ne voudrais pas clore cette courte intervention sans vous poser, brièvement, une dernière question.

La réponse que vous avez apportée à M. Eberhard concernant l'extension possible de la loi de juillet 1971 au bénéfice des collectivités locales était beaucoup plus précise et beaucoup plus satisfaisante que la première. En effet, dans votre première réponse — que j'ai notée — vous aviez dit : « Le Gouvernement ne fera aucune opposition à l'adoption d'un texte d'origine parlementaire qui viserait cet objet. » Vous avez ajouté un peu plus tard : « Le Gouvernement donne son accord de principe à l'extension de la prime de transport et de la participation exceptionnelle des employeurs aux charges des transports en commun. »

S'agissant de la prime de transport, qui résulte de l'application d'une loi, il faudra une loi nouvelle pour en étendre le bénéfice à la province ; nous en sommes bien d'accord ? Pour ce qui est de la participation des employeurs aux charges de transports en commun, la réponse est identique.

Pour cela, vous venez de rappeler qu'une proposition de loi venait d'être déposée. Mais vous savez très bien, aussi bien et même mieux que nous, qu'il existe une grande différence entre un projet de loi et une proposition de loi. Pour le premier, il suffit que le Gouvernement en demande l'inscription à l'ordre du jour prioritaire pour que la discussion intervienne rapide-

ment. Il n'en va pas de même avec une proposition de loi, surtout étant donné le calendrier des sessions.

Je vous demande, en conclusion, monsieur le ministre, compte tenu de l'appui que vous êtes disposé à lui apporter, à quelle date ce texte pourrait être examiné ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je réponds d'autant plus facilement à Mlle Rappuzi que, dans ma précédente intervention, j'ai eu l'occasion d'indiquer à M. Eberhard que, selon toute vraisemblance, la discussion d'une proposition de loi ayant cet objet pourrait venir en discussion lors de la session que tiendra le Parlement au printemps de 1972.

Je ne peux guère être plus précis, le Sénat en conviendra.

Mlle Irma Rappuzi, rapporteur spécial. Avec l'accord du Gouvernement ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Avec l'accord du Gouvernement.

J'ai même dit à cette tribune que le Gouvernement apporterait une contribution positive. C'est, je crois, l'expression dont je me suis servi. Le compte rendu sténographique en fera foi et ainsi seront confirmées les déclarations que j'ai été amené à faire en réponse à votre dernière intervention.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, section commune et transports terrestres, qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 15 et 16 du projet de loi.

I. — Section commune.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III : plus 6.597.751 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. Jacques Eberhard. Le groupe communiste a voté contre de même que pour les autres crédits.

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 13.750.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 10.300.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 6.100.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 4.800.000 francs. » — (Adopté.)

II. — Transports terrestres.

(Mesures nouvelles.)

ETAT B

« Titre III, plus 8.023.491 francs. » — (Adopté.)

« Titre IV, plus 5.813.945.000 francs. »

Par amendement n° 69, M. Pierre Brousse propose de réduire le crédit du titre IV de 714 millions de francs.

La parole est à M. Pierre Brousse.

M. Pierre Brousse. Monsieur le ministre, je ne veux pas abuser de la patience du Sénat, d'autant que tout le monde connaît clairement le sens de mon amendement puisque je l'ai explicité lors de mon intervention à la tribune.

Il n'est pas possible, dans la situation actuelle, de réduire un crédit. Je ne pouvais donc pas demander la réduction de la subvention que l'Etat continue, année après année, et en dépit de toutes les affirmations, à accorder à la seule régie autonome des transports parisiens.

Je rappelle là ma position : ou tout, c'est-à-dire les subventions pour la R. A. T. P., mais aussi pour les villes de province qui ont des régies de transport, ou rien, c'est-à-dire rien pour personne. Il n'est pas convenable de faire deux poids et deux mesures.

Au demeurant, cela ne règle pas le problème des transports de la région parisienne, mais aboutit, par contre, à faire que

les villes de province ont la sensation très nette d'être brimées et victimes d'une discrimination.

Je ne veux pas développer mon argumentation. C'est un amendement qui est destiné à insister sur le problème et à marquer l'attention que le Gouvernement devrait témoigner pour le résoudre dans un sens ou dans un autre.

Je sais que ce n'est pas commode. Je ne méconnais rien des difficultés, mais nous ne pouvons tout de même pas, nous, maires de villes de province dotées d'un réseau de transports en commun, admettre qu'il y ait deux poids et deux mesures dans ce pays de France, au-delà du problème particulier que posent les transports de la région parisienne et que personne ne nie, comme l'a dit fort bien Mlle Rappuzi.

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

Mlle Irma Rappuzi, rapporteur spécial. La commission des finances s'en remet à la sagesse de l'assemblée.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Poser la question, c'est déjà y répondre. Je ne peux que demander au Sénat de repousser cet amendement bien que je ne méconnais pas les motifs qui ont inspiré l'intervention de M. Brousse.

Mais d'abord je voudrais, d'un point de vue à la fois formel et fondamental, lui faire remarquer que si, par hasard, le Sénat devait le suivre sur la voie où il s'est engagé, la conséquence la plus immédiate serait, non pas demain, mais selon toute vraisemblance au cours de l'année prochaine, l'impossibilité pour la R. A. T. P. de continuer à fonctionner.

Je voudrais cependant que M. Brousse et le Sénat ne méconnaissent pas les efforts qui ont déjà été accomplis dans le domaine de la gestion de la R. A. T. P. Si — je le comprends parfaitement — les résultats auxquels nous avons abouti n'ont pas encore, à ce jour, répondu aux espérances qui avaient été mises en eux, il n'en reste pas moins que sur la pente où nous sommes, que d'ailleurs nous remontons et qui est jalonnée précisément par les efforts que nous faisons et par la volonté que nous avons manifestée d'aboutir à un meilleur résultat, ce n'est pas le moment, par un tel amendement, de vouloir les interrompre.

J'entends bien que si, par hasard, le Sénat se laissait entraîner sur la voie où le sénateur Brousse veut l'amener, nous aurions peut-être, à la faveur de je ne sais quelle commission mixte, la possibilité de rétablir les choses en leur état primitif. Mais c'est là une affaire de procédure que les uns et les autres nous devons dépasser, car encore une fois, il faut voir, au-delà, les vrais problèmes qui se posent.

Tout ce que j'ai dit tout à l'heure et que je ne veux pas répéter, aura pour conséquence de convaincre le Sénat de la volonté du Gouvernement d'établir un certain équilibre entre Paris et la province, ce qui n'a jamais été fait. A cet égard, nous sommes à la veille de décisions et de prises de position importantes. De grâce, qu'elles ne soient pas contrariées par le vote d'un amendement que, bien entendu, je demande au Sénat de repousser.

M. Jean Bertaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bertaud, contre l'amendement.

M. Jean Bertaud. Une fois n'est pas coutume : je serai d'accord avec le Gouvernement (*Sourires.*) et je suis navré d'avoir à m'opposer à l'amendement présenté par mon collègue et ami Pierre Brousse à titre personnel je le précise bien.

C'est également à titre personnel, en tant que représentant d'un département de la région parisienne, et non pas en qualité de président de la commission des affaires économiques et du Plan que j'interviens, bien qu'à ce dernier titre j'aurais aimé que cet amendement pût être soumis à l'appréciation de cette commission. « Mais cela est une autre histoire », comme dirait Kipling, sur laquelle nous reviendrons peut-être un jour.

Je regrette une fois de plus que l'on semble mettre en opposition la région parisienne et la province. Il est évident que la dispersion de la population dans la région parisienne nécessite des moyens de transport appropriés à ses besoins. On crée des autoroutes, dont la province bénéficie ou bénéficiera, et les investissements qui sont nécessaires à leur création ont été payés par l'ensemble des contribuables, même par ceux qui ne les utilisent jamais parce qu'ils n'ont pas de voiture automobile.

Les transports dans la région parisienne, autobus et métro, sont payés pour la plus grande partie par les usagers, d'une part, les contribuables de Paris et de sa banlieue, d'autre part, soit directement par le truchement de leurs feuilles d'impôts,

soit indirectement par les participations départementales, communales et régionales ainsi que par celles des industriels et employeurs.

Demander au budget de l'Etat de prendre sa part de ces dépenses, c'est associer justement tous les utilisateurs provinciaux de nos moyens de transport urbains de façon qu'ils contribuent à leur bonne marche et à leur amélioration, car il ne faut pas oublier que tous nos visiteurs, quels qu'ils soient et d'où qu'ils viennent, utilisent autobus et métro, ne serait-ce que pour s'éviter de circuler dans nos rues avec leur voiture.

Je ne nie pas qu'il soit nécessaire d'étendre à certaines grandes villes de province l'aide apportée par l'Etat à la région parisienne. Mais, c'est parce que nous nous trouvons ici dans une situation exceptionnelle, qui peut demain devenir dramatique, que je vous demande de ne rien faire qui soit susceptible d'empêcher Paris et la région parisienne de respirer et de vivre.

Le provincial d'origine que je suis, devenu Parisien d'adoption, a, comme Joséphine Baker, deux amours : sa province et Paris. (*Sourires.*) Pour conserver son charme à l'une sans nuire au prestige de l'autre, ne freinez pas les rames de métro et ne mettez pas les autobus au garage en acceptant l'amendement de M. Pierre Brousse.

Pour ma part et à mon grand regret, je serai obligé de voter contre.

Si j'ai un souhait à formuler, c'est que ceux que j'ai pu convaincre me suivent, notamment ceux de mes estimés collègues de province qui utilisent autobus et métro et qui savent parfaitement bien que ceux de leurs nombreux concitoyens qui montent ou descendent à Paris, suivant que leur habitat se situe au-dessus ou au-dessous de la Loire (*Nouveaux sourires.*) utilisent ces moyens de transport aussi bien, sinon mieux, que les ressortissants de la région parisienne.

Je demande à mes collègues de voter contre l'amendement.

M. Roger Gaudon. Je demande la parole.

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

M. Roger Gaudon. Le groupe communiste ne votera pas l'amendement de notre collègue M. Pierre Brousse, mais pas pour les motifs indiqués par M. le ministre tout à l'heure.

Nous ne comprenons pas ce conflit Paris-province. Nous considérons que les contribuables, qu'ils soient de Paris ou de la province, sont tous logés à la même enseigne, paient l'impôt à l'Etat et le déficit de leurs transports en commun, qu'il s'agisse de la R. A. T. P. ou des transports de Lyon, de Marseille, de Bordeaux ou d'ailleurs, car ce problème des transports se pose sur tout le territoire.

Nous voudrions, en ce qui concerne la R. A. T. P., puisque c'est d'elle qu'il s'agit, vous dire que vous n'avez répondu qu'en partie, monsieur le ministre, au sujet de la T. V. A. prélevée sur les subventions allouées par les communes et les départements. Nous attendrons la solution, mais nous sommes quand même sceptiques.

D'autre part, trouvez-vous normal que la R. A. T. P. paie au prix fort le courant à Electricité de France alors que les gros industriels de la région parisienne la paie au prix le plus bas ? Si, entre autres, ce problème était résolu des fonds seraient disponibles.

Nous exigeons, non pas un partage de la subvention que l'Etat accorde aux transports, ce qui ne résoudrait pas l'ensemble du problème, mais plus de crédits pour l'ensemble des transports urbains dans toutes les agglomérations. Avant tout, nous voulons que l'Etat assure dans son ensemble ce service public d'intérêt national.

C'est pourquoi nous ne voterons pas l'amendement de notre collègue M. Brousse. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

Mlle Irma Rapuzzi. Je voudrais rapidement faire part au Sénat de la position du groupe socialiste sur l'amendement déposé par notre collègue M. Brousse.

M. Louis Courroy. Ah non, pas au banc de la commission !

M. le président. Monsieur Courroy, vous n'avez pas la parole.

M. Jean Bardol. C'est du pur formalisme. Mlle Rapuzzi a bien précisé qu'elle parlait au nom de son groupe.

Mlle Irma Rapuzzi. Je ne suis nullement gênée ! Bien au contraire, je remercie notre collègue et je le prie de m'excuser de mon manque d'expérience...

Parlant maintenant depuis les travées du groupe socialiste, je précise que nous ne voterons pas l'amendement de notre collègue Pierre Brousse, bien que nous partagions à peu près intégralement les préoccupations et les soucis qui l'ont inspiré.

Nous n'avons rien à redire non plus aux explications qu'il vient de présenter. Mais, il l'a reconnu lui-même, le moyen retenu par lui n'est pas un bon moyen. Sans doute n'en avait-il aucun autre à sa disposition pour traduire sa pensée, mais les conséquences du vote de son amendement pourraient bien dépasser les intentions de son auteur.

Compte tenu, en effet, de l'importance en pourcentage dans le budget de la R. A. T. P. des crédits dont notre collègue M. Brousse demande la suppression, il ne fait pas de doute que l'adoption de mon amendement placerait la Régie des transports de la région parisienne dans une situation intenable. Elle ne pourrait plus fonctionner normalement.

Or, nous sommes plusieurs à avoir dit que notre souci d'obtenir un traitement plus équitable en faveur des réseaux de transport en commun de province ne devait pas entraîner une réduction de l'aide apportée au réseau de transport en commun de la région parisienne. L'action que nous continuerons à mener pour obtenir plus de justice en faveur de nos transports provinciaux ne saurait passer par une contestation des efforts qui sont faits pour satisfaire, de façon d'ailleurs très insuffisante, les aspirations de la population de la région parisienne.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous ne voterons pas cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Courroy, pour expliquer son vote.

M. Louis Courroy. Le groupe des républicains indépendants ne votera pas cet amendement.

Je voudrais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour dire à M. Bardol que je n'ai pas agi tout à l'heure par simple formalisme. Selon la tradition de cette maison, il m'a semblé que Mlle Rapuzzi, désirant exprimer le point de vue de son groupe, ne pouvait le faire depuis le banc de la commission. Nous avons tous apprécié la complaisance avec laquelle elle a accepté le petit voyage qui lui a été ainsi imposé.

Cela étant dit, je n'ai nullement cherché à créer un incident de séance.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 69, repoussé par le Gouvernement et pour lequel Mme le rapporteur spécial s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le crédit du titre IV, avec le chiffre de plus 5.813.945.000 francs.

(Ce crédit est adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V: Autorisations de programme, 4.500.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, 2.845.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 231 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, 29.071.000 francs. » — *(Adopté.)*

M. Roger Gaudon. Je rappelle, monsieur le président, que le groupe communiste vote contre tous les crédits.

M. le président. Nous avons enregistré votre opposition.

Le Sénat va se prononcer maintenant, par un vote de pure coordination, sur les réductions de crédits concernant la ligne « ex-services communs et transports terrestres » qui figure à l'état B, rattaché à l'article 15 du projet de loi.

Je donne lecture de cette ligne :

Ex-services communs et transports terrestres.

ETAT B

« Titre III, moins 10.593.848 francs. »

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix la réduction de crédit du titre III.
(Cette réduction de crédit est adoptée.)

M. le président. « Titre IV, moins 5.936.951.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédit du titre IV.

(Cette réduction de crédit est adoptée.)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des textes concernant la section commune et les transports terrestres.

Le Sénat voudra sans doute suspendre maintenant ses travaux.
(Assentiment.)

A quelle heure entend-il les reprendre ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. La commission propose vingt-deux heures quinze.

M. le président. Le Sénat a entendu la proposition de la commission.

Il n'y a pas d'opposition.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures vingt minutes, 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 d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Serge Boucheny expose à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale qu'une industrie aéronautique nationale est inconcevable sans une industrie du moteur d'avion moderne, capable d'équiper les cellules construites par l'industrie française.

La société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion (S. N. E. C. M. A.) devait développer l'étude d'un réacteur de dix tonnes de poussée et le réaliser.

De récentes informations font état du fait que l'industrie américaine participerait aux études et à la fabrication, de même que d'autres firmes étrangères non citées.

Il lui demande si l'intérêt de l'industrie aéronautique ne commande pas que la S. N. E. C. M. A. soit maître d'œuvre.

D'autre part, étant donné que des réformes de structures devaient être opérées à la S. N. E. C. M. A. pour réaliser le réacteur de dix tonnes de poussée, il demande si ces réformes sont abandonnées et, ce faisant, si le Gouvernement abandonne l'objectif de doter notre pays d'une puissante industrie aéronautique nationale. (N° 136.)

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 1972

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1972.

Transports *(suite)*.

MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, section marine marchande.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 4 novembre 1971 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe socialiste : trente-cinq minutes ;

Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : dix-huit minutes ;

Groupe communiste : dix-huit minutes.

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

M. Jean Bardol, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, j'allais dire « de la marine marchande », mais j'anticipe, je dirai tout simplement monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, j'avais le choix entre deux solutions : ou vous entretenir très brièvement de chacun des nombreux points qui concernent notre marine marchande, ou m'arrêter un peu plus longuement sur quelques problèmes essentiels, ceux qui ont sollicité le plus l'attention de la commission des finances dans le moment présent. J'ai cru devoir choisir la seconde solution et, pour les autres questions, je vous prierai de vous rapporter à mon rapport écrit.

Monsieur le ministre, j'exposerai les thèses de la commission, mais je vous poserai aussi un certain nombre de questions précises quant à la portée économique de votre budget, à vos intentions et aux projets du Gouvernement dans un certain nombre de secteurs.

Les dotations inscrites dans le projet de budget de la marine marchande pour 1972 se répartissent de la façon suivante : 749 millions de francs en dépenses ordinaires, soit une augmentation de 7,9 p. 100, dont les trois quarts, c'est-à-dire 557 millions de francs, représentent la subvention de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine ; pour les dépenses en capital, 661 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 27,4 p. 100, et 576 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 32,5 p. 100, 80 p. 100 de ces dotations étant affectées à l'aide à la construction navale.

A ce sujet, au 1^{er} janvier 1971, le carnet de commandes des chantiers français atteignait 5.200.000 tonneaux de jauge brute contre 2.675.000 il y a trois ans, plaçant ainsi la France au quatrième ou au cinquième rang dans le monde, selon la période ou la date des statistiques, la plaçant même au troisième rang au 1^{er} octobre de cette année. Il est bon de savoir que, sur le total des commandes, plus de la moitié, 3.100.000 tonneaux de jauge brute, intéressent l'armement étranger, ce qui représente un coefficient d'exportation très intéressant, de l'ordre de 60 p. 100.

Si le plein emploi des grands chantiers semble assuré jusqu'en 1975 pour deux d'entre eux, jusqu'à fin 1974 pour un autre et jusqu'à fin 1973 pour les deux derniers, la situation est beaucoup plus préoccupante pour les petits et moyens chantiers.

Cependant la situation de haute conjoncture qu'a connue ces trois années la construction navale française, situation qui n'est d'ailleurs pas propre à notre pays, semble devoir en partie se renverser. Elle s'exprime déjà dans le ralentissement des commandes et s'explique par l'importance du tonnage mondial désarmé ces derniers mois, ce désarmement étant dû lui-même à la diminution des échanges mondiaux provoquée par la crise du dollar.

C'est d'ailleurs dans le cadre de la crise monétaire internationale actuelle qu'il nous faut examiner la situation de notre armement au commerce.

Face à la crise du dollar, les mesures prises par les Etats-Unis d'Amérique, en particulier celles qui tendent à réduire les importations ont entraîné, entraînent ou entraîneront un certain malaise économique mondial et, partant, une diminution des importations, d'une part, et des exportations, d'autre part, qui affecte en premier lieu le trafic maritime.

Il est difficile de prévoir l'ampleur et la durée de ces restrictions. En tout cas, nous considérons que la conjoncture défavorable actuelle ne peut être que temporaire et ne remet pas en cause l'analyse faite par votre commission des finances les années précédentes, à savoir que la marine marchande, sur le plan mondial, poursuivra à un rythme très rapide l'expansion amorcée depuis quelques années, car elle résulte et résultera du développement de l'industrialisation, des progrès économiques qu'enregistreront les pays sous-développés, de l'accroissement de la population, qui doit doubler d'ici à trente ans, ce qui aura pour conséquence une augmentation continue et très forte des échanges mondiaux.

Certains experts ont pu calculer que, d'ici à l'an 2000, la flotte mondiale sera décuplée. La situation de notre marine marchande doit donc toujours être examinée dans cette perspective et pas seulement par rapport à ce qu'elle était malheureusement devenue depuis quelques années.

Il faut tenir compte également de notre balance commerciale, de la couverture et de l'évolution de notre commerce extérieur, enfin des possibilités de faire valoir les droits qui nous ont été dévolus par la conférence internationale et que nous n'exploitons pas, en particulier dans la zone hors franc.

Si notre flotte est passée de 6 millions de tonneaux, au 1^{er} octobre 1970, à 6.500.000 tonneaux au 1^{er} octobre 1971 — et

nous nous félicitons de ce progrès — cela ne nous place toujours qu'au dixième rang dans le monde, alors que notre commerce extérieur par l'armement français, déjà très insuffisant, a encore diminué de 1969 à 1970, tombant de 42,6 p. 100 à 41,2 p. 100, et, parallèlement, le déficit de notre balance des frets et passagers s'est encore accru, puisqu'il passe, dans le même temps, de 236 millions à 250 millions de dollars.

Certes, le plan de relance aidant, les objectifs du VI^e Plan prévoient une flotte de 10.600.000 tonneaux pour 1975. La progression du tonnage sera donc importante si les objectifs sont atteints mais, monsieur le ministre, autant que le volume total du tonnage, c'est la composition de ce tonnage qui est importante.

Or, si, en 1975, notre flotte pétrolière portera à 80 p. 100, ce qui est très convenable, le taux de couverture de nos besoins en pétrole brut, par contre, pour la flotte sèche, le taux de couverture de nos besoins en pondéreux et en divers sera inférieur à celui de 1968, et ce à la fin du VI^e Plan.

Notre déficit de la balance des frets, quoiqu'on en ait dit, bien loin d'être stabilisé au niveau de 1968, soit 160 millions de dollars, passera à 280 millions de dollars, et ce dans la mesure où les objectifs du VI^e Plan seront atteints.

En effet, l'armement français, il faut bien le constater, est plus enclin à investir dans la flotte pétrolière, dont la rentabilité est grande, que dans la flotte sèche.

C'est d'ailleurs pourquoi votre plan de relance a fixé des aides sélectives, des primes d'équipement, dont le barème est différent selon les catégories de navires et qui incitent à la construction de cargos et de porte-conteneurs.

Mais nous voudrions faire, dans ce domaine, deux remarques qui posent deux questions. D'abord, ne serait-il pas nécessaire de relever le taux de la prime pour les cargos à un pont de petit et moyen tonnage, ceux qui nous font le plus cruellement défaut, et d'accroître dans le cadre du plan de relance une prime spéciale pour les caboteurs, puisque l'aide au cabotage a été complètement supprimée ?

Nous ne comptons actuellement — le chiffre peut paraître ridicule — que 50 caboteurs de moins de 500 tonneaux, et nous n'en comptons que quatre en commande. Il y a là quelque chose d'anormal, d'autant plus que nous avons procédé, en 1970, à près de 4.000 affrètements de caboteurs étrangers.

Voici une seconde remarque : puisque notre flotte sèche sera encore très insuffisante en 1975, ne serait-il pas justifié de prévoir, au cours du VI^e Plan, une rallonge au plan de relance pour donner à notre pays la flotte de cargos dont il a besoin ? Telle est ma deuxième question.

Je dirai quelques mots rapides sur la Compagnie générale transatlantique et sur les Messageries maritimes, c'est-à-dire sur nos deux compagnies maritimes d'économie mixte, qui ont présenté, en mars dernier, leur programme d'investissements pour la durée du VI^e Plan.

Ces programmes sont particulièrement importants du fait tout à la fois de la reconversion nécessaire de leurs activités de transport maritime de passagers et des nécessités d'équipement en matériel nouveau qu'exige la conteneurisation, mutation complète et très rapide de la technique du transport maritime.

Les compagnies ont donc estimé que ces efforts considérables, en matière d'investissements, devaient être épaulés par l'actionnaire principal. Elles ont demandé, au total, une série de dotations en capital de 50 millions de francs pendant quatre ans pour relayer la dotation annuelle de 40 millions de francs qui avait été décidée pour 1969, 1970 et 1971.

Il faut remarquer que, si la dotation a bien été de 40 millions en 1969, elle est tombée à 36 millions en 1970 et à 32 millions en 1971. Mais quelles n'ont pas été, monsieur le ministre, la surprise et les craintes de notre commission des finances en constatant qu'aucune dotation n'était inscrite pour 1972 !

Vous avez répondu à l'Assemblée nationale qu'il ne s'agissait là que d'une « suspension » de l'aide et que le problème serait revu l'an prochain, après étude.

Cette « suspension » appelle de notre part plusieurs remarques. D'abord, elle ne se justifie pas par « l'étude », car le programme des deux compagnies vous a été présenté en mars et vous aviez le temps de l'étudier et de prendre des décisions. Ainsi un an a été perdu pour nos deux compagnies et pour notre marine marchande, et le temps perdu ne se rattrape jamais.

Ensuite, comment faut-il comprendre l'attitude du Gouvernement qui élabore un plan de relance, qui encourage l'armement privé à investir et l'aide financièrement à titre d'incitation et qui, dans le même temps, refuse aux deux compagnies nationales les moyens financiers de poursuivre leur reconversion ?

Aussi vous poserez-vous une question très précise, monsieur le ministre : quand et dans quelle mesure financière allez-vous faire droit aux demandes justifiées exprimées par les Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique ?

Je terminerai la partie de mon intervention relative à l'armement au commerce en attirant votre attention sur une activité maritime en pleine expansion, où la France, malheureusement, ne tient qu'une place insignifiante, celle de la croisière.

Le temps me manque, hélas ! pour développer, ce soir, ce problème et je le regrette, mais le Gouvernement se devrait d'étudier et d'encourager cette activité d'avenir.

Je me permettrai, monsieur le ministre, lors de la prochaine session de printemps, de poser une question orale avec débat sur ce problème, afin de l'approfondir.

Je voudrais maintenant traiter de nos pêches maritimes et vous permettez, non seulement au rapporteur spécial du budget de la marine marchande, mais au sénateur de Boulogne-sur-Mer, d'y consacrer une large place, car les pêches maritimes sont les moins bien traitées dans le budget de 1972 alors qu'elles devraient faire l'objet, de la part du Gouvernement, d'une attention toute particulière. Pourquoi ?

Les objectifs du V^e Plan sont loin d'avoir été atteints, tant au point de vue de la production que du renouvellement et de l'augmentation de la flotte. Alors que 5.500 tonneaux devaient être construits annuellement pour la pêche artisanale, la construction annuelle ressort à 3.000 tonneaux.

Pour la pêche industrielle et la grande pêche, alors que l'objectif était la construction de 20.000 tonneaux par an, soit 100.000 tonneaux au total, on n'a construit que 40.000 tonneaux environ. Du même coup, notre flotte de pêche a terriblement vieilli. Alors qu'au début du V^e Plan la flottille de chalutiers industriels de pêche fraîche exploitée dans le ressort de la commission régionale Nord comprenait 118 unités, dont la moitié avait moins de dix ans, l'effectif de cette flottille, au début de ce VI^e Plan, se trouve réduite à 81 unités et 30 p. 100 seulement d'entre elles ont moins de 10 ans. Le vieillissement est encore plus accentué pour les chalutiers de Bretagne.

De ce fait, le nombre d'emplois a régressé dans des proportions inquiétantes. De 50.728 en 1958, le nombre des marins-pêcheurs est tombé à 40.653 en 1967 et à 36.214 au 1^{er} janvier de cette année.

Pendant le V^e Plan, la production, à quelques tonnes près, est restée stationnaire alors qu'il était prévu qu'elle devait augmenter de 5 p. 100 par an. Le tonnage total des produits de la mer était, en 1970, du même niveau qu'en 1965, à savoir 621.000 tonnes.

Plus encore que le tonnage, c'est la valeur du poisson débarqué qui est à prendre en considération car elle détermine la rentabilité de l'armement et le salaire des marins.

Le prix moyen du kilogramme de poisson à la production a été de 1,56 F en 1966 et de 2,01 F en 1970. Après un recul des prix nominaux, on a assisté à une légère progression.

Mais le prix du kilo de poisson en 1970, en francs constants, est encore inférieur de 10 p. 100 à celui du niveau de 1962. On comprend, dans ces conditions, que le déficit de la balance commerciale extérieure, pour ce qui concerne les pêches maritimes, soit passé de 120 à 910 millions en douze ans.

Cette situation est due, comme l'a rappelé le comité des pêches maritimes pour le VI^e Plan et comme nous n'avons cessé de le dire, à la libéralisation des échanges qui n'a été équilibrée, ni par une organisation européenne des marchés, ni par l'égalisation des charges, ni par l'alignement des régimes sociaux dans le sens du progrès.

La nécessité d'une relance du développement de notre industrie des pêches maritimes, monsieur le ministre, est donc impérieuse. Cela permettrait de limiter les importations et de diminuer le déficit de notre balance commerciale. Cela pourrait aider également à rendre vie à certaines de nos régions maritimes qui sont, vous le savez, sous-développées, tant la pêche permet le développement d'industries annexes, que ce soit en amont ou en aval de ce secteur primaire.

Le VI^e Plan a des objectifs ambitieux qui prévoient un taux annuel de croissance de la production de 5 p. 100 par une augmentation de la consommation des produits de la mer de l'ordre de 3,5 p. 100 par an.

Mais, pour atteindre cet objectif, il est indispensable d'accélérer le renouvellement de notre flotte de pêche. Cela devrait conduire à la construction de 45 chalutiers pour la région Manche-Mer du Nord, de 54 chalutiers pour la Bretagne et de 17 autres pour le secteur de La Rochelle.

Il faut y ajouter 10 congélateurs pour la grande pêche et 20 thoniers-senneurs-congélateurs.

Pour la pêche artisanale, en raison d'un renouvellement de sa capacité d'un dixième par an, il faudrait construire annuellement 10.000 tonneaux.

Quant à la pêche industrielle et la grande pêche, elles réclament un investissement de l'ordre de 800 millions de francs pendant la durée du VI^e Plan, dont 600 millions pourraient être fournis par l'autofinancement et l'emprunt.

Les pouvoirs publics devraient donc consentir une aide globale de 200 millions de francs, soit 40 millions par an pendant cinq ans. Je vous demande d'être très attentif à ces chiffres qui ont été fournis par la profession, monsieur le ministre.

Nous sommes loin du compte puisque nous ne trouvons dans le budget, pour la première année d'application du Plan, que 20 millions de francs en autorisations de programme et 17 millions de francs en crédits de paiement.

Vous attribuez, c'est certain, 110 millions de francs par an, pendant quatre années, pour le plan de relance de la marine marchande. Du fait de celle-ci, nous enregistrons un déficit de la balance des frets de l'ordre de 1.300 millions, mais le déficit de notre balance commerciale en produits de la mer est de 910 millions, et vous n'accordez à la pêche que 20 millions. Il y a là une disproportion à laquelle il convient de porter remède.

Une prime d'incitation de 25 p. 100 avait été consentie, par votre prédécesseur, à Boulogne-sur-Mer, ce qui avait fait naître, dans ce port, un grand espoir. Mais compte tenu de la faiblesse du crédit et du nombre des commandes, elle n'a été payée qu'à 23 p. 100 en 1970, à 18 p. 100 en 1971 et ne sera qu'à 13,14 ou 15 p. 100 tout au plus en 1972, c'est-à-dire la moitié de ce qu'elle devait être au départ.

Nous posons alors la question : va-t-il en être, pour les pêches maritimes, du VI^e Plan comme du V^e Plan, puisque dès la première année d'exécution du nouveau Plan les moyens manquent pour atteindre les objectifs ? Il est si facile de fixer les objectifs !

Non seulement la prime d'incitation, avec un taux qui se dégrade « incite » de moins en moins à la commande, mais il est certain que les 20 millions de francs inscrits ne permettront pas de prendre en considération, et de loin, tous les dossiers.

Pourtant un espoir était né, puisqu'au 30 octobre 1971, on comptait trente-cinq navires de pêche de type industriel effectivement commandés et nous savons maintenant l'inquiétude que connaissent les milieux maritimes.

C'est pourquoi, votre commission des finances renouvelle avec force sa demande des années précédentes, à savoir l'établissement d'un programme pluriannuel, sous forme d'un plan de relance quadriennal ou d'une loi de programme concernant les trois secteurs : pêche industrielle, grande pêche, pêche artisanale, déterminant la forme des aides et des incitations et fixant le montant financier global à y consacrer, à savoir deux cents millions de francs.

Nous ne comprenons pas que ce plan ne soit pas encore établi et qu'il ne trouve pas encore son expression dans le budget. Jusqu'alors le Gouvernement, pour s'y refuser, tirait argument des difficultés de la mise en place de la politique commune des pêches ou de la nécessité d'attendre les conclusions du comité des pêches du VI^e Plan.

Mais tout cela est réglé. Alors nous attendons des actes de la part du Gouvernement.

Je parlerai maintenant des conséquences de la politique communautaire et de l'adhésion d'autres pays à cette politique.

Déjà, vous le savez, la prétendue préférence communautaire et la protection vis-à-vis des pays tiers ne sont pas entièrement respectées. L'harmonisation des conditions de concurrence est loin d'être réalisée. Je ne prendrai qu'un seul exemple, celui du carburant qui, en France, a augmenté de 65 p. 100 en un an. Nos pêcheurs le paient 50 à 60 p. 100 plus cher que leurs concurrents des autres pays du Marché commun. Aussi les pêcheurs bretons, en face d'une telle distorsion, ont-ils décidé de ne payer le carburant qu'à un prix moyen calculé sur l'ensemble des cours pratiqués dans lesdits pays. Quant aux pêcheurs de la région Nord-Normandie, ils sont décidés à aller le souler à l'étranger.

Nous vous demandons, monsieur le ministre — c'est une question précise — ce que vous entendez faire pour régler cette situation. Nous vous demandons avec force de ne pas accepter à Bruxelles que nos pêches et nos marins soient sacrifiés. A l'Assemblée nationale, vous avez été très ferme à ce sujet. Vous avez pris un engagement, mais nous connaissons la force des moyens de pression, dans ce domaine, des pays scandinaves.

Nous connaissons aussi la force des moyens de pression de l'Angleterre et nous sommes fortement et justement inquiets.

Je parlerai brièvement de la société nationale de sauvetage en mer. Un effort a été fait puisque dans le budget sont inscrits

2.500.000 francs d'autorisations de programme et 2.000.000 de francs de crédits de paiement, mais nous sommes encore loin du compte si nous voulons avoir de meilleurs moyens de préserver les vies humaines.

Je me suis expliqué assez longuement sur cette question dans mon rapport écrit. Je me contenterai donc de vous poser trois questions.

Première question : allez-vous, en accord avec M. le ministre des finances — j'espère que la solidarité ministérielle joue — et sans que les dotations prévues pour la pêche en souffrent, consentir par l'intermédiaire du fonds de développement économique et social (F. D. E. S.) un prêt à long terme de 500.000 francs ?

Deuxième question : allez-vous faire bénéficier la société nationale de sauvetage des bonifications d'intérêts accordées aux entreprises d'armement maritimes ?

Troisième question : compte tenu des crédits actuels, le plan quinquennal de renouvellement de la flotte demandera dix ans au lieu de cinq. La sécurité et le sauvetage déjà assurés d'une façon insuffisante continueront à l'être dans de très mauvaises conditions, alors que la navigation de plaisance aura pris un essor considérable. Dans ces conditions, êtes-vous d'accord pour prévoir une enveloppe pluri-annuelle étalée sur la durée du VI^e Plan et reposant sur une base minimum de trois millions de crédits d'équipement par an, ce qui permettrait seulement à la société nationale de renouveler sa flotte, mais ce qui ne nous donnerait pas encore une flotte de sauvetage comparable à celle de l'Angleterre ou de l'Allemagne fédérale.

Je voudrais vous dire maintenant quelques mots des problèmes sociaux qui sont d'une grande importance pour la marine marchande, car elle n'est point faite seulement de navires mais de milliers d'hommes courageux et qualifiés. Elle est faite aussi de dangers et parfois de drames, comme vient malheureusement de nous le rappeler le naufrage du *Maori* avec ses trente-huit disparus. Notre assemblée tout entière se joindra à sa commission des finances et à son rapporteur du budget de la marine marchande pour rendre hommage aux victimes de la catastrophe et pour témoigner aux familles sa douloureuse sympathie.

La forte régression ces dix dernières années de nos flottes de commerce et de pêche, la suppression quasi totale de notre flotte passagers, les conditions de vie, de travail, de rémunération des marins, la dégradation continue du régime social particulier des gens de mer ont entraîné une grave désaffectation pour le métier. On ne trouve plus, pour nos écoles d'officiers, assez de cadres pour les postes à pourvoir. Demain nous aurons toujours des navires. Mais nous pouvons nous poser la question : aurons-nous encore des équipages ? C'est pourquoi, nous considérons que les dures sujétions du métier de marin doivent être compensées par des avantages capables de nous conserver des officiers et des marins dont notre pays peut être justement fier.

J'en viens aux pensions. Répétition annuelle, dira-t-on. Oui. Rabâchage ? Si vous le voulez. Mais notre commission des finances n'aura de cesse qu'elle ne se fasse entendre, car il s'agit d'un problème de justice sociale et d'un problème économique, dont la solution, comme je l'ai déjà dit, conditionne le recrutement futur de nos marins. La dégradation des pensions est essentiellement due au décalage qui existe entre les salaires forfaitaires sur lesquels elles sont calculées et les salaires réels des marins en activité. Il n'y aura donc de solution définitive, acceptable que lorsqu'on se sera enfin décidé à procéder à une révision générale des salaires forfaitaires qui les amènera à suivre au plus près les salaires réels.

Parallèlement, il faut pour les marins à la pêche, dont on exige une qualification toujours plus grande, procéder à un reclassement catégoriel, comme cela a été fait pour les marins du commerce.

En attendant que ces mesures soient prises, les petits pensionnés sont le plus à plaindre. Aussi, nous estimons qu'il faut procéder chaque année à un rattrapage, non pas de 1 p. 100, mais de 5 p. 100 pour les sept premières catégories et de 3 p. 100 pour les cinq suivantes. Cette année, un rattrapage de 5 p. 100 a été acquis grâce à l'acceptation par l'armement — le Gouvernement n'y est pour rien — de l'augmentation de 1,35 p. 100 de leurs cotisations, et le problème n'est pas réglé pour autant pour les années futures.

Par ailleurs, le Gouvernement refuse toujours d'appliquer aux pensionnés ayant cessé leur activité avant le mois d'octobre 1968 le décret du 7 octobre de la même année qui accordait la bonification d'une catégorie, après dix ans de navigation, aux marins des treize premières catégories. Pour justifier son refus, le Gouvernement continue à se réfugier derrière le principe de la non-rétroactivité de la loi. D'abord, il ne s'agit que d'un principe. Ensuite, ce n'est pas la loi.

De plus, le principe de la non-rétroactivité concerne la date de prise d'effet de la loi ou du décret qui, en général, n'est pas antérieure à sa promulgation, mais n'introduit pas obligatoirement de discrimination entre les différentes catégories intéressées.

Quand la loi est votée ou qu'un décret est signé pour supprimer une injustice ou une anomalie — tel était le cas de ce décret — il faut supprimer cette injustice et cette anomalie pour tous et, dans le cas présent, pour ceux et celles qui en ont le plus urgent besoin.

Dans mes rapports des trois années précédentes, j'ai cité suffisamment d'exemples, pris dans la vie même de l'établissement national des invalides de la marine, d'une application rétroactive des dispositions de la loi pour ne pas avoir à les répéter. Alors nous vous demandons, une fois de plus, monsieur le ministre, d'un façon précise, si vous avez l'intention d'examiner sérieusement ce problème.

Je veux attirer également votre attention sur le sort particulièrement défavorisé des veuves, hélas, si nombreuses dans les milieux maritimes, qui n'ont pour survivre que des pensions de misère et qui ne bénéficient pas toujours des revalorisations. Je pense notamment à celles qui sont allocataires du fonds national de solidarité. On leur retire souvent d'une main une partie de ce qu'on leur a donné de l'autre.

Monsieur le ministre, quand avez-vous l'intention de faire voir le jour au texte qui permettra d'aligner la situation des veuves de marins victimes d'accidents professionnels sur celle des veuves ressortissant au régime général ?

Je ne veux pas évoquer à nouveau le drame du *Maori* car ce n'est pas cela qui consolera les veuves qui doivent vivre et élever leurs orphelins. Il s'agit aussi des marins de la pêche qui sont « élingués », comme nous disons dans notre patois et dont les femmes, les veuves, doivent vivre. Je vous demande donc de réexaminer la situation des veuves de marins en général.

Vous allez me rétorquer que tout cela nécessite beaucoup d'argent et que l'E. N. I. M. connaît des difficultés sérieuses. Je ne suis pas sûr — je suis prêt à faire le calcul avec vous — que ces diverses revendications soient si difficiles à satisfaire.

Quant au déficit de l'E. N. I. M., vous en connaissez les causes : il provient du décalage, selon les catégories, de 30 à 60 p. 100 entre les salaires forfaitaires et les salaires réels et de la diminution constante du nombre de marins, donc de cotisants, due, d'une part, à un manque de politique maritime dans ce pays depuis des années, d'autre part, à l'automatisation de plus en plus grande des navires modernes. Un énorme pétrolier de 250.000 tonneaux navigue aujourd'hui avec une poignée d'hommes.

Dans ces conditions, ne vaudrait-il pas mieux cesser d'être figés et reconsidérer le financement de l'E. N. I. M. ? Sinon, vous le savez, la situation ne fera que se dégrader. Ne pourrait-on instituer, pour l'armement, une taxe au tonnage qui s'appliquerait également aux navires affrétés parce qu'ils sont trop nombreux ?

Au cours de VI^e Plan — je vous demande de réfléchir à ces chiffres — le nombre de nos navires va demeurer constant, si j'en juge par les objectifs et les carnets de commandes, alors qu'il est vraisemblable que le nombre de marins, compte tenu de l'automatisation, va encore diminuer. Cependant, le tonnage va passer de 6,5 à 10,5 millions de tonneaux. Ne croyez-vous pas qu'il y a là une idée à creuser ?

Je voudrais maintenant évoquer l'article 62 du projet de loi de finances qui fait prendre en charge par la caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés le déficit de la caisse de prévoyance. Ne me rétorquez surtout pas, monsieur le ministre, qu'il s'agit là du budget des charges communes ! Ce crédit y figure, mais on se demande comment. Il pouvait figurer n'importe où de la façon dont il est présenté ! Vous savez bien qu'il y a imbrication puisque l'E. N. I. M. est concerné au premier chef par cette mesure. Ne pas en parler lors de la discussion du budget de la marine marchande serait une hérésie ; permettez-moi de vous exprimer avec force mon hostilité à ce projet et aux conditions dans lesquelles le Gouvernement l'a présenté.

Alors qu'il s'agit d'un problème très important, complexe, qui relève plus du ministère des affaires sociales que de celui de l'économie et des finances, qui mérite une étude approfondie, qui touche trois régimes spéciaux de retraite, nous ne pouvons accepter qu'il soit présenté dans une loi de finances, encore moins à l'occasion d'un amendement déposé à la sauvette, à la dernière minute, au cours de la dernière séance de la discussion budgétaire à l'Assemblée nationale. Ce procédé est au moins étrange et suspect.

Votre budget va être mis aux voix tout à l'heure dans cette assemblée. Il sera voté ou ne le sera pas, mais vous n'avez pas le droit d'anticiper sur les décisions du Parlement, car le budget

des charges communes n'est pas encore venu en discussion devant le Sénat. Admettez que nous repoussions l'article 62 ; votre budget ne serait plus équilibré et vous devriez procéder alors à l'octroi d'une subvention nouvelle de l'Etat ou à une nouvelle avance de trésorerie.

Sur le fond, alors que le Gouvernement se dit ouvert à la participation et au dialogue, il n'y a pas eu d'études, ni de concertation préalable. C'est au dernier moment que l'on a consulté le conseil supérieur des invalides de la marine qui a repoussé le projet, ainsi que le conseil d'administration de la caisse nationale du régime général.

Je ne veux pas anticiper sur la discussion qui s'instaurera lors du budget des charges communes, ni préjuger le vote qui interviendra, mais je veux vous assurer que notre assemblée défendra le régime spécial des marins, le plus vieux de France.

Vous me répondez peut-être que ce régime n'est pas en cause. J'en doute : on sait toujours où cela commence, mais on ne sait jamais où cela finit ou on le sait trop bien.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la marine marchande pour 1972. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, en remplacement de M. Joseph Yvon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre collègue M. Joseph Yvon est le rapporteur traditionnel de ce budget. Son état de santé lui interdisant aujourd'hui d'être parmi nous, votre commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de présenter son rapport à sa place. Vous me permettrez tout d'abord, mes chers collègues, de lui adresser en notre nom à tous nos souhaits de prompt et total rétablissement.

Nous ne serons pas aussi optimiste que pour le projet de loi de finances de 1971, qui s'inscrivait dans une conjoncture favorable. Malheureusement, le cycle s'est inversé il y a quelques mois et la conjoncture est devenue défavorable : nous pourrions le constater tout au long de notre rapport. Il nous faut, de ce fait, être plus exigeant vis-à-vis de la politique gouvernementale et demander que l'aide aux activités maritimes ne se relâche pas afin que cette mauvaise période ne soit pas trop durement ressentie.

Nous analyserons ici rapidement le problème des constructions navales pour développer plus longuement les problèmes de la flotte de commerce, des pêches maritimes et de l'établissement national des invalides de la marine.

La construction navale est une industrie fort sensible à la conjoncture, mais elle n'en subit les influences qu'avec un grand retard.

Un ralentissement de la demande de grands navires se manifeste depuis quelques mois. En outre, on peut craindre que les événements monétaires récents n'entraînent une contraction des échanges internationaux et, partant, une régression de l'ensemble des activités maritimes. Mais ces nuages ne concernent qu'un avenir encore assez lointain, puisque les carnets de commandes sont actuellement remplis dans nos grands chantiers.

Les autorisations de programmes pour l'aide à la construction navale sont en augmentation de 27 p. 100, passant de 405 à 514 millions de francs, tandis que les crédits de paiement progressent de 355 à 470 millions de francs. Le rappel des crédits budgétaires depuis 1966 montre qu'après quelques années de stagnation l'aide à la construction navale a progressé de manière remarquable depuis deux ans.

On peut estimer que l'introduction par les principaux constructeurs européens de clauses de révision de prix permettra de diminuer ultérieurement l'importance de la garantie assurée par l'Etat.

Mais il nous faut tout de même parler ici des petits et moyens chantiers où de graves problèmes se posent. Ils sont, en effet, soumis à une concurrence très sévère, notamment à l'exportation. C'est ainsi que, sur le plan des bâtiments de pêche, des accords commerciaux passés avec la Pologne ont amené la commande, en 1970, de dix chalutiers de 54 mètres à des prix échappant à toute analyse économique. Les chantiers espagnols font également des propositions à un niveau très bas.

Nous avons le devoir d'insister auprès des pouvoirs publics pour qu'un effort soit réalisé, dans le cadre de la loi d'aide à la construction navale, en faveur des petits et moyens chantiers, dont le carnet de commandes ne garantit qu'à très court terme l'activité de certains d'entre eux.

Il s'agit là non de sacrifices financiers supplémentaires, mais d'une judicieuse répartition des crédits dont dépend la stabilité économique et sociale de plusieurs centres où des licenciements risqueraient de créer de graves troubles sociaux.

Pour ce qui est de notre flotte de commerce, autant la conjoncture inclinait, l'an dernier, à l'optimisme, autant elle incline, cette année, au pessimisme. Du point de vue économique comme du point de vue social, la situation s'est en effet nettement dégradée.

La stagnation de l'économie américaine suivie des mesures protectionnistes prises en août dernier par les Etats-Unis, le contexte monétaire mondial qui risque de mener à une contraction des échanges internationaux et à un ralentissement économique général ont touché au premier chef les activités maritimes. Les effets en ont été sensibles et se traduisent par l'évolution du marché des frets, l'arrêt des commandes de navires et la croissance des désarmements.

Or, dans le même temps, les coûts ont fortement augmenté. Les coûts salariaux ont suivi l'évolution générale des salaires, mais la hausse la plus sensible concerne les navires. La forte demande de tonnages neufs a provoqué une augmentation sans précédent des prix contractuels. A titre d'exemple, on peut noter pour 1970 des hausses de 48 p. 100 pour les pétroliers de la classe des 250.000 à 280.000 tonnes de port en lourd. En outre, comme nous le verrons plus loin, le double marché des changes aboutit à une pénalisation de fait de l'armement français.

Ce double mouvement de hausse des coûts et de baisse des frets a entraîné le désarmement de nombreux navires.

Nous avons parlé tout à l'heure de la conjoncture sociale et nous avons noté qu'elle a été également difficile en 1971. Le 18 mai dernier, les syndicats C. G. T., C. F. D. T. et F. O. d'officiers décidaient de provoquer des retards à l'appareillage des navires. Dans un climat où dominaient l'expansion du trafic maritime et la hausse des taux de frets et où apparaissaient de fortes tensions sur le marché du travail, les officiers demandaient le paiement d'une prime selon les genres de navigation.

Les armateurs estimant être dans l'impossibilité de satisfaire ces revendications au moment où la conjoncture se renversait, le conflit s'est prolongé et aggravé.

Heureusement, un accord de financement a été réalisé le 17 novembre dernier entre les syndicats d'officiers et de marins et les représentants des armateurs.

Au moment où la conjoncture se dégrade, il serait bon que l'armement français soit aidé et encouragé du mieux qu'il est possible. Or, c'est précisément à ce moment que des décisions administratives et certaines lignes de crédits budgétaires suscitent des inquiétudes.

Ainsi le double marché des changes joue, comme nous l'avons dit, un rôle néfaste. Il n'est pas question pour nous de juger ici la justesse de la politique menée par le Gouvernement en instaurant un double marché des changes. Notre propos consiste simplement à constater les conséquences de cette mesure pour l'armement français.

On sait que les recettes et dépenses provenant d'opérations sur les marchandises sont éligibles au marché officiel des changes, tandis que les opérations financières et celles qui correspondent à des services sont traitées sur le marché du franc financier. Il en résulte que les recettes des armateurs français subissent une décote de l'ordre de 2 à 4 p. 100.

Là où le paradoxe devient plus éclatant, c'est lorsque l'on constate que l'armateur qui, en tant qu'exportateur de services, subit une décote, ne profite pas de cette décote lorsqu'il est importateur. En effet, ses importations concernent des marchandises — achats de navires, en particulier — et donc sont traitées en franc commercial.

Votre commission entend donc rappeler que la distinction entre les deux marchés, définie fréquemment comme une séparation entre marchandises, d'une part, et services et opérations financières, d'autre part, correspond également à une distinction entre opérations économiques sur lesquelles porte la concurrence internationale et opérations économiques sur lesquelles ne joue pas cette concurrence et qu'en conséquence les activités de l'armement devraient bénéficier du marché du franc commercial, tant pour leurs recettes que pour leurs dépenses.

Au moment où le Gouvernement, ayant reconnu l'importance de notre flotte de commerce, aidait à sa modernisation et à son développement grâce au plan de relance, cette pénalisation ne peut manquer de surprendre.

Je signalerai également au passage le problème du marché des assurances.

Dans le dessein de réduire les coûts supportés par l'armement français et pour permettre à ce dernier de présenter des prix concurrentiels sur le marché des transports, le Gouvernement avait admis, en 1967, une certaine ouverture sur l'extérieur du marché de l'assurance maritime. Les armateurs ont ainsi, depuis cette date, la possibilité de confier à des compagnies d'assurances étrangères 20 p. 100 de la valeur assurable de leur flotte.

Ce début d'ouverture du marché français de l'assurance maritime apparaissait comme une première étape dans le processus de libération progressive du régime de l'assurance en France et l'on s'attendait à ce que le Gouvernement donne aux assureurs étrangers la possibilité d'assurer 40 à 50 p. 100 des risques à court. Cette attente ayant été déçue, votre commission a l'espoir qu'il ne s'agit là que d'un retard et non d'un refus. Elle aimerait obtenir sur ce point des assurances et souhaiterait être informée des études entreprises sur ce sujet.

En ce qui concerne les crédits budgétaires, rappelons que le montant global des crédits prévus au titre du plan de relance est de 400 millions de francs pour la période 1971-1975 et que le montant global des investissements correspondants dans le cadre des objectifs du VI^e Plan est de 4,1 milliards de francs.

Pour le budget de 1972, les autorisations de programme à ce titre représentent 110 milliards de francs qui s'ajoutent aux 50 millions inscrits dans le budget de 1971. De ce fait, les dotations obtenues au cours des deux premières années du VI^e Plan représentent exactement les deux cinquièmes de la dotation globale prévue pour les cinq années du Plan.

En ce qui concerne les entreprises nationales de navigation, comme l'a dit tout à l'heure notre collègue M. Bardol, il est très regrettable que les dotations en capital aux compagnies maritimes d'économie mixte soient cette année supprimées dans leur totalité, alors qu'elles s'élevaient à 32 millions en 1971 et à 36 millions en 1970. Alors que l'Etat, avec juste raison, encourage fortement le secteur privé à augmenter ses capitaux propres, il est anormal qu'il refuse cette possibilité à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des messageries maritimes.

Le chapitre relatif aux allocations compensatrices en faveur de l'armement naval subit un nouvel abattement, passant de 15,45 millions en 1971 à 15,3 millions en 1972.

Nous avons déjà, lors de l'examen de la loi de finances pour 1971, attiré l'attention sur ce point et il nous faut aujourd'hui recommencer puisque nous constatons, non pas une amélioration, mais une dégradation.

Les charges propres à l'armement français, on le sait, devaient être couvertes à 67 p. 100 grâce aux crédits de ce chapitre. Or, la couverture est tombée à 63,3 p. 100 en 1971 et elle s'abaissera à 58 p. 100 en 1972 avec une dotation de 15,3 millions. C'est en effet 17,5 millions qu'il aurait fallu prévoir pour revenir à une couverture de 67 p. 100.

Votre commission regrette que la marine française soit ainsi gênée dans la concurrence qu'elle doit affronter de la part de ses concurrents étrangers.

En ce qui concerne les pêches maritimes, les crédits de fonctionnement accordés à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes passent de 10.400.000 francs à 11.750.000 francs, soit une augmentation de 12,5 p. 100 en 1972. Ces crédits permettront le développement des activités de l'institut en quatre directions : les études pour le développement de la conchyliculture et la lutte contre les épizooties ; l'action pour le développement de la pêche maritime ; l'étude des nuisances ; l'étude des méthodes de traitement des produits de la mer.

Il faut en outre signaler que le coût des navires de pêche, comme de tous les navires, a très fortement augmenté ces dernières années ; le coût du tonneau de jauge brute de pêche industrielle pour 1970 est en hausse de 47 p. 100.

Afin de placer notre pêche dans des conditions satisfaisantes dans le cadre d'une Communauté en voie d'élargissement, votre commission juge indispensable que l'on détermine l'effort financier global que nécessitera le renouvellement de notre flotte de pêche et que, à partir de ce chiffre, on fixe une enveloppe globale d'aide aux investissements.

Je dirai enfin quelques mots de l'institut national des invalides de la marine.

Le budget de l'année 1971 a été établi, au titre de la section de fonctionnement, à 867,9 millions de dépenses et 793 millions de francs de recettes. Il comporte donc un déficit initial de 75 millions de francs.

Pour équilibrer ce budget et faire face aux dépenses de fin d'année, l'établissement national a dû demander au Trésor une avance de 75 millions de francs, qui a été accordée par un décret du 3 septembre 1971.

Pour 1972, un premier projet fait ressortir un total de dépenses de 965 millions de francs environ pour un total de recettes de 880 millions de francs.

La subvention de l'Etat devait s'élever à 557 millions, mais au dernier jour de la discussion budgétaire à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a présenté un amendement opérant une compensation entre des régimes spéciaux — dont l'Etablissement national des invalides de la marine — et le régime général de

la sécurité sociale, selon une formule analogue à celle qui avait été votée par le Parlement pour la S. N. C. F.

Votre commission, qui n'avait pas connaissance du texte de cet amendement lorsqu'elle a examiné le présent rapport, tient à réaffirmer son attachement au régime de l'E. N. I. M. tel qu'il existe actuellement et serait très heureuse d'avoir quelques précisions à ce sujet.

En conclusion, comme on a pu le voir, les activités maritimes ont été inégalement touchées par le retournement de la conjoncture.

La construction navale est amenée, par sa spécificité, à commencer de bénéficier de la phase ascendante du cycle de production au moment même où s'engage sa phase descendante. De ce fait, les inquiétudes sont rejetées beaucoup plus avant et l'importance des carnets de commandes est une assurance d'emploi pour plusieurs années, du moins pour les gros chantiers.

La flotte de commerce est beaucoup plus touchée par les événements qui ont atteint le commerce mondial. C'est pourquoi votre commission estime qu'il est plus que jamais nécessaire que la politique gouvernementale soit plus soucieuse des intérêts de l'armement français.

Les pêches maritimes n'affrontent pas les mêmes problèmes. La principale incertitude en ce domaine provient de l'élargissement du Marché commun. Il convient que le Gouvernement reste ferme et défende de manière effective les intérêts des pêcheurs français.

Enfin, je voudrais ajouter un mot, monsieur le ministre, au sujet de la Société nationale de sauvetage en mer. Cette société, qui résulte de la fusion de la Société centrale de sauvetage des naufragés et de la Société des hospitaliers sauveteurs bretons, s'est trouvée, en 1970, à la veille de déposer son bilan. L'opinion publique s'est émue de cette situation et l'Etat a fait, heureusement, un effort en inscrivant un crédit de 500.000 francs au profit de la société dans le collectif de la fin de l'année 1970 et en portant le montant des crédits de fonctionnement et d'équipement, en 1971, à près de 2 millions et demi.

Grâce à la conjugaison de cette aide et d'un effort parallèle de la société auprès des collectivités et du public, la Société nationale de sauvetage en mer n'a plus aujourd'hui de dettes à court terme.

Toutefois, les besoins seront, dans les années à venir, importants. D'ici à 1975, en effet, une bonne partie de la flotte de la société devra être renouvelée. Un plan, étudié avec l'accord des services du secrétariat général de la marine marchande, prévoit la construction ou l'acquisition de 55 canots « tout temps », ou vedettes toutes catégories. En fonction de ces besoins, on peut penser que la Société nationale de sauvetage en mer ne bénéficie pas encore actuellement d'une aide suffisante de la part de l'Etat.

J'ajouterai que si l'on compare les ressources de la Société nationale de sauvetage en mer avec celles dont bénéficient ses homologues étrangères, la situation n'apparaît pas favorable. Alors qu'en 1971, cette société aura perçu un peu moins de 6 millions de francs, de l'autre côté de la Manche, la Société de sauvetage britannique aura perçu, en 1970, sous forme de souscriptions, de dons ou de legs, une somme d'un montant équivalant à 31 millions de francs. Et, de l'autre côté du Rhin, l'homologue allemand de la société aura disposé, pour une façade maritime qui n'est en rien comparable à la nôtre, de l'équivalent d'environ 8 millions de francs.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je crois nécessaire d'attirer votre attention sur ce point.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si je devais fonder mon opinion sur l'audition des rapports qui viennent de nous être présentés, je crois que je voterais contre les crédits qui nous sont proposés. En effet, en dépit de la conclusion encourageante qui vient de vous être présentée à l'instant, ces rapports traduisent un profond malaise.

La raison en est qu'on ne peut s'empêcher d'éprouver une certaine gêne lors de la discussion de la section du budget du ministère des transports consacrée à la marine marchande, motivée par la place mineure réservée à cette activité dans les préoccupations gouvernementales. En effet si d'autres secteurs, tels le développement industriel, l'agriculture et quelques autres ont leur ministère, la marine marchande continue d'être considérée comme un parent pauvre.

Comment, dans de telles conditions, espérer de la part du Gouvernement une politique créatrice dynamique en faveur de ce secteur important de notre économie nationale ? Comment s'étonner du recul constant de notre rang à l'échelle mondiale ? Comment s'étonner de voir la couverture de notre balance internationale diminuer d'année en année ? Comment s'étonner de l'absence quasi totale de notre pavillon en dehors de la zone franc ? Comment s'étonner que notre flotte marchande ne connaisse pas un développement égal à celui de la flotte mondiale ?

Lorsqu'on examine les chiffres, on se rend compte que le budget de la marine marchande n'est qu'un budget de subvention. Les trois quarts des crédits sont, en effet, réservés à l'aide à la construction navale et au régime social des marins. En ce qui concerne les pensionnés, il reste d'ailleurs beaucoup à faire, notre collègue Bardol l'a amplement démontré. On ne peut qu'approuver son exposé.

Pour la construction navale, une remarque s'impose. L'armement privé se taille la part du lion. Pourrions-nous espérer une telle sollicitude de la part du Gouvernement à l'égard des marins et des officiers ? Certainement pas. Lorsque ceux-ci veulent obtenir la revalorisation de leurs salaires ou de leurs droits à pension, ils n'ont d'autre possibilité, devant l'intransigeance patronale, que de recourir à la grève.

Comment ne pas déplorer, dans ces conditions, l'indifférence avec laquelle le Gouvernement a laissé se prolonger une situation qui a eu pour résultat de coûter des milliards d'anciens francs à l'économie nationale ? Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'une intervention plus prompte de votre part aurait évité ces pertes importantes, d'autant qu'au bout du compte les armateurs ont été contraints d'accorder ce qu'ils refusaient purement et simplement à l'origine.

Revenons à notre sujet. Quand on examine les subventions accordées, on ne peut pas ne pas remarquer qu'elles constituent une application sans faille de la politique gouvernementale, qui tend à accentuer les concentrations.

Pour la construction navale par exemple, l'objectif est de ne conserver que deux ou trois gros chantiers en France, au détriment des petits et moyens chantiers. Ce faisant, on condamne délibérément des agglomérations importantes à la récession économique. Tel est le cas des chantiers du Trait, voués à la disparition, alors qu'ils pouvaient valablement continuer à exercer leur activité dans la construction moyenne.

Or, lorsqu'on sait que le quart seulement des bateaux se livrant au cabotage naviguent sous pavillon français, on se rend compte qu'une politique nationale bien comprise de la construction navale procurerait du travail à ces chantiers moyens pour une longue période.

Si l'on aborde le problème des paquebots, les inquiétudes des marins et des travailleurs dans les villes escales ou les ports d'attache ne sont pas moindres. Par exemple, la vente du *Pasteur* à un armement étranger a causé une grande émotion au Havre.

J'ai eu l'occasion de vous poser une question, monsieur le ministre, à ce sujet. Je dois dire que votre réponse n'a pas convaincu les Havrais qui l'ont lue. Il est difficile d'admettre en effet que la rentabilité d'un navire soit plus facilement assurée sous pavillon étranger que sous pavillon français.

A ce propos, je voudrais d'ailleurs connaître votre position, monsieur le ministre, sur l'intervention d'un député de la majorité à l'Assemblée nationale, selon laquelle la présence du paquebot *France* sur les lignes de l'Atlantique-Nord constituerait un luxe. A-t-elle votre assentiment ou la réfutez-vous ? (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*) Votre dénégation, monsieur le ministre, me rassène.

Le paquebot *France*, c'est pour nous, Havrais, bien autre chose qu'un grand navire. Des dizaines de milliers de personnes sont intéressées à son existence et en vivent directement ou indirectement. Pour des centaines de milliers de touristes venus de toutes les régions du pays, c'est un but d'excursion en même temps qu'un motif de fierté nationale. Vouloir faire disparaître ce navire soulèverait au Havre et dans sa région et même bien au-delà, j'en suis convaincu, une telle réprobation qu'il vaut mieux démentir dès maintenant une telle affirmation.

Pour terminer, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur un problème excessivement grave. Vous êtes au courant du désastre qui s'est abattu sur les parcs d'élevage d'huîtres. A titre d'exemple, je vous citerai le bassin Marennes-Oléron, où 6.000 personnes vivent de l'ostréiculture.

Une mortalité de l'huître atteignant 80 p. 100 de l'élevage crée une crise profonde dans le bassin ostréicole. Les pertes subies s'élèvent à 370 millions de francs.

L'avenir du bassin est en jeu. Déjà, la profession a réagi en essayant d'acclimater et d'élever une nouvelle variété d'huîtres. Les premiers résultats sont encourageants. Mais il a fallu importer de l'étranger, par charter, des huîtres adultes pour renouveler les parcs naturels et permettre l'ensemencement du bassin.

Pour assurer cette importation, le plan de relance de la marine marchande a fourni 350.000 francs, la chambre d'agriculture 50.000 francs, le conseil général 50.000 francs, la profession 70.000 francs. Notons que l'élevage des huîtres concerne à la fois l'agriculture et la marine marchande.

Mais la production des huîtres nouvelles ne sera commercialisable que dans deux ou trois ans ; les ostréiculteurs, pour s'assurer une production plus rapide et plus certaine, ont importé, à leurs frais, du naissain en provenance du Japon. Nombreux sont les ostréiculteurs qui ont consenti de lourds sacrifices.

En attendant, les difficultés financières assaillent les ostréiculteurs du bassin et leur situation est inquiétante.

Si cette profession n'est pas aidée, nous risquons de voir de grandes sociétés qui s'intéressent à l'ostréiculture mettre la main sur le bassin et y organiser, avec d'énormes capitaux, une culture industrialisée.

Il est donc d'un intérêt national de protéger les petits exploitants ostréicoles qui assurent l'avenir du bassin. Mais pour cela, deux impératifs se présentent dans l'immédiat.

Premièrement, il est grave que l'Etat n'apporte pas aux sinistrés de l'ostréiculture les subventions auxquelles ils peuvent prétendre. Il se contente d'autoriser 10 milliards d'anciens francs de prêts aux ostréiculteurs par le crédit agricole et le crédit maritime, dont la moitié pour une durée de cinq ans au taux de 3 p. 100 et l'autre moitié pour une durée de huit ans au taux de 7 p. 100.

Devant la crise importante qui sévit dans ce bassin, l'Etat doit débloquer des crédits pour venir en aide aux ostréiculteurs. Il doit accorder des subventions à l'organisme coopératif, le G. I. E., groupement d'intérêt économique des producteurs conchylicoles du bassin Marennes-Oléron, qui en assurera la répartition parmi les sinistrés.

Deuxièmement, un développement du service de recherche de l'I. S. P. M., institut scientifique des pêches maritimes, de La Tremblade s'impose. Il est nécessaire, dans l'immédiat, de doubler le nombre des chercheurs et d'éviter les mutations qui éloignent du lieu de recherche des spécialistes qui avaient acquis une expérience incontestée.

Des crédits sont nécessaires pour équiper immédiatement les laboratoires qui ne disposent, en ce moment, que d'un matériel élémentaire.

Telles sont, mes chers collègues, les réflexions auxquelles je voulais me livrer devant vous à l'occasion de ce débat. La marine marchande joue et jouera encore longtemps un rôle prépondérant dans la vie économique nationale. A ce titre, elle devrait avoir droit à plus de considération de la part du Gouvernement. Tel n'est pas le cas actuellement. C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas ce budget. (*Applaudissements sur les trèves communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'heure actuelle des inquiétudes se manifestent en face de menaces de récession et de contraction du marché de l'emploi. Le Gouvernement se doit d'être vigilant, et je pense qu'il n'y manque pas. Pourtant, je puis citer un secteur de l'activité économique où les pouvoirs publics semblent ne pas percevoir une tendance à la récession qui, malheureusement, n'est que trop réelle.

Devant l'engorgement de la capitale et de sa banlieue, l'un des pivots de la politique gouvernementale est, cette année, de prôner la décentralisation. C'est une très bonne chose. A plus forte raison, doit-on encourager les activités déjà fixées en province.

Cependant, je puis citer un secteur de l'activité économique, qui est essentiellement provincial puisque maritime, et que la politique suivie présentement conduit au déclin.

Enfn, et ce n'est pas le moindre paradoxe, le phénomène que je signale ne concerne pas une activité devenue caduque et ayant perdu, dans le monde moderne, toute compétitivité. Il s'agit d'une activité vivante, dynamique, et elle le prouve en enlevant des marchés étrangers. Mais avec l'argent des contribuables et grâce à un jeu complexe de subventions et d'aides, qui profitent finalement à la concurrence étrangère, on la mène, si j'ose dire, au naufrage.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques constatations que j'ai été amené à faire, en tant que profane dans ce domaine, en examinant le problème de la construction navale, tout au moins pour la partie que l'on a coutume d'appeler les petits chantiers.

Ces petits chantiers ne méritent-ils pas, cependant, une certaine sollicitude ? Ils emploient près de 6.000 personnes, soit le quart des effectifs des grands chantiers. Leur chiffre d'affaires représente 15 p. 100 de celui de ces derniers. Ils sont situés le plus souvent dans des secteurs où la situation de l'emploi est bien incertaine. Ils prouvent leur vigueur et les qualités techniques des bâtiments qu'ils construisent en enlevant des marchés étrangers, notamment en Islande et même en Grande-Bretagne. Mais ils ne peuvent plus guère vendre aux armateurs français et nous allons voir pourquoi.

Certes, je n'ai pas dit que ces chantiers n'étaient pas aidés car ce serait inexact. Ils perçoivent une aide, qui est définie dans le cadre de la politique communautaire européenne et qui, jusqu'alors fixée à 10 p. 100, tout au moins en théorie, va s'amenuiser progressivement jusqu'à 4,9 p. 100 et même 3 p. 100.

En réalité, la pratique est assez loin de la théorie. Le chiffre de 3 p. 100 correspond, j'en suis à peu près sûr, à ce qui a été fait cette année. Il n'y a rien de plus, et encore les versements sont-ils très en retard. De grosses sommes restent dues. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir vérifier cet état de choses, et dans l'hypothèse où mes craintes se trouveraient confirmées, accélérer les versements.

A cette aide s'ajoute une garantie de prix, appelée « aide révisable systématique », qui a légitimement pour objet de protéger les chantiers contre les majorations trop rapides des éléments du coût de revient. Cette aide révisable, seuls les grands chantiers en profitent. A ma connaissance, les petits chantiers ne peuvent y prétendre. Toutefois, me direz-vous, le principe de l'aide subsiste et il semble mettre en échec mon raisonnement. En réalité, monsieur le ministre, cette aide très limitée, le Gouvernement n'a pas tellement de mérite à l'accorder car elle existe partout. Dans tous les pays constructeurs sans exception, même au Japon, qui représente à lui seul 50 p. 100 de la construction mondiale, il est accordé une aide aux chantiers sous des formes diverses. Cela a été souligné par le rapporteur à l'Assemblée nationale et par notre commission des affaires économiques.

Il est entendu que notre propre aide ne découle que d'une directive communautaire. Nous ne faisons rien au-delà. Nous n'accordons que le minimum à nos petits et moyens chantiers de construction. Dès lors, on ne peut s'étonner de l'évolution des choses.

Ainsi que le soulignent le rapporteur de la commission des finances, M. Bardol, et le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, M. Pintat, comme l'avait d'ailleurs souligné le rapporteur de l'Assemblée nationale, la concurrence étrangère devient extrêmement sévère. Bien que la qualité soit souvent moins bonne et que cet élément joue en faveur de la construction française, cette concurrence s'affirme pourtant de plus en plus. Dans nos chantiers, le plein emploi n'est garanti que pour un an à peine. Aussi la situation, singulièrement celle des entreprises spécialisées dans la construction des navires de pêche, est-elle tout à fait préoccupante, d'autant que la conjoncture favorable sur laquelle on tablait beaucoup se trouve maintenant renversée.

L'aide véritable, l'aide substantielle est accordée en ce domaine aux armateurs. Je ne blâme pas le Gouvernement d'aider très largement les armateurs ; il n'empêche — et c'est là la grosse difficulté — que cette aide encourage, au-delà des armateurs, la concurrence étrangère. C'est pourquoi j'ai pu dire tout à l'heure qu'avec l'argent des contribuables on allait à l'encontre des intérêts véritables de la construction française.

Cela est si vrai qu'en matière de bateaux de pêche, et pour la présente année, les chantiers français n'ont reçu depuis quinze mois que cinq commandes d'armateurs français alors que, dans le même temps, les chantiers polonais en ont reçu quinze. C'est assez facile à comprendre dès l'instant que les armateurs sont libres de disposer comme ils l'entendent de la prime d'incitation à la modernisation de la flotte de pêche qui leur est accordée. Il avait été envisagé, l'année dernière, de porter cette prime à 25 p. 100 du prix. On a contesté ce pourcentage et prétendu que cette aide n'était pas aussi forte. Disons qu'en ce domaine l'aide de l'Etat est sensible.

Quand on sait que les chantiers polonais pratiquent des prix de dumping incroyablement bas et livrent des bâtiments de tonnages comparables à ceux des chantiers français à des prix de 30 p. 100 inférieurs — prix anormaux comme l'a indiqué M. Pintat — on comprend que l'intérêt des armateurs français — qui pourrait le leur reprocher ? — même lorsque la qualité est légèrement inférieure, ce qui est le cas, soit d'acheter en Pologne des chalutiers dont 30 p. 100 sont payés par des pratiques de dumping, le prix de revient de la main-d'œuvre jouant sans doute un rôle et 25 p. 100 étant fournis par le contribuable français. Pour le cas particulier de la Pologne, il ne s'agissait que de 17 p. 100. Je ne discute pas le chiffre ; je trouve que c'est déjà beaucoup car, en 1971, 4 millions de francs de prime

d'incitation ont été versés aux armateurs français et ont été utilisés pour des bateaux achetés en Pologne.

Quant aux armateurs français — il y a encore là une petite difficulté que je vous demanderais, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner — qui se sont obstinés à acheter des bateaux en France, je ne crois pas, dans la majorité des cas, qu'ils aient touché cette prime. Ne faudrait-il pas, dès lors, freiner de telles pratiques ? Cela me paraît absolument essentiel. Il serait sage, si l'on veut éviter les conséquences très regrettables que j'évoquais tout à l'heure pour l'avenir de la construction française, de limiter la prime d'incitation aux achats en France ou aux achats communautaires, car là nous sommes liés, et en revanche d'augmenter, dans une proportion identique, l'aide aux chantiers qui construisent des navires de pêche.

Dans cette hypothèse, les petits chantiers pourraient continuer à vivre puisqu'ils seraient mieux aidés et qu'ils auraient à nouveau des commandes. Le contribuable français saurait que son argent est utilisé pour faire travailler des ouvriers français et qu'il n'aura pas à payer bientôt une deuxième fois pour secourir des chômeurs. Quant aux armateurs, l'aide précédente leur serait conservée dans la mesure où ils effectueraient des achats soit en France, soit dans les pays de la Communauté.

Vous me direz, monsieur le ministre, que tout cela est logique, certes, mais que c'est impossible à réaliser car nous sommes tenus envers la Pologne par un traité commercial, confirmé chaque année par des protocoles d'application. Il est bien fâcheux qu'à l'occasion de la signature de ce traité commercial, qui remonte à 1965, les graves dangers qu'il faisait courir à la construction française n'aient pas été pleinement mesurés. Mais puisque nous avons pour règle d'honneur de respecter nos engagements envers la Pologne, respectons-les. Point n'est besoin d'aller au-delà, comme nous le faisons présentement.

L'accord qui a été signé le 23 décembre 1969 pour la période de 1970 à 1974 et le protocole d'application pour l'année 1971 fixent un quota pour la fourniture de chalutiers. Ce quota a été arrêté à 12 millions de francs. Mais, pour la seule année 1971, nous en sommes déjà à plus de 40 millions de francs, chiffre qui, à l'origine, se rapportait à une période de cinq ans. Les livraisons polonaises représentent donc quatre fois, au rythme actuel, le montant du contingent arrêté dans l'accord. Non seulement nous tenons nos engagements — et cela est fort bien — mais nous en faisons quatre fois plus que ce qui a été convenu, et c'est trop.

Il va sans dire que, dans le même temps, les commandes aux chantiers français se trouvent réduites dans les mêmes proportions, ce qui me paraît très alarmant.

Encore une fois, monsieur le ministre, respectons nos engagements envers la Communauté économique européenne, respectons nos engagements envers nos amis polonais ; mais aller au-delà serait porter aux chantiers français un coup fatal alors qu'il faut au contraire essayer de les soutenir.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques réflexions que me suggère ce budget. En raison de l'imbrication des intérêts entre les armateurs et les constructeurs, peut-être valait-il mieux que ce fût un parlementaire ne représentant pas un département maritime qui vous les soumette. Le problème est sérieux, vous le savez. C'est l'avenir des petits chantiers de construction navale qui est en jeu et cela pour une échéance toute proche.

Il n'est pas possible de sacrifier ces entreprises de gaieté de cœur. Elles font de considérables efforts d'adaptation. Elles emploient un important personnel parfaitement qualifié. Elles veulent et elles doivent vivre. C'est pourquoi, je vous adresse à leur sujet, monsieur le ministre, un pressant appel.

J'aurais, certes, pu agir par voie d'amendement et essayer de me glisser à travers les filets de l'article 40, mais je préfère, cette fois, m'en remettre à vous et vous demander, de la façon la plus pressante, de modifier la politique suivie en la matière, afin de garantir la survie de nos petits chantiers.

Je veux croire que la cause que j'ai défendue est bonne et que je serai entendu. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Gargar. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, m'associant aux observations très pertinentes de notre rapporteur, M. Bardol, et à celles de notre collègue, M. Eberhard, je me bornerai à quelques interrogations.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, que la situation de la flotte de commerce était caractérisée par un développement du plan de relance. Dans ce contexte optimiste, les départements d'outre-mer — D. O. M. — et la Guadeloupe en particulier, vont-ils bénéficier d'une sensible amélioration de la rotation des paquebots et des cargos dans leurs ports ?

On enregistre une baisse importante de l'activité de ces ports. Vous n'êtes pas sans savoir que cet état de chose est très préju-

diciable aux gens de mer, aux dockers, aux propriétaires de taxis et au tourisme, dont on nous dit qu'il constitue la nouvelle clé de voûte de l'économie antillaise.

Pensez-vous tenir compte du fait que bon nombre de voyageurs français et étrangers donnent leur préférence aux bateaux plutôt qu'aux avions, soit par prudence, soit pour raison de santé, soit encore pour bénéficier d'un temps de repos et de relaxation ainsi que de l'excellente cuisine française? Il est donc nécessaire de doter la ligne des Antilles de paquebots destinés à remplacer les anciennes unités françaises dont la dernière, le paquebot *Antilles*, a sombré dans des conditions fort curieuses.

Votre prédécesseur, les pouvoirs publics ont opposé à ce souhait la non-rentabilité des transports de passagers par voie maritime. Or, le taux de remplissage de ces paquebots qui faisaient la renommée française dans les Caraïbes et en Amérique latine dépassait 100 p. 100. Il fallait s'inscrire trois mois à l'avance pour obtenir une place pour se rendre aux Antilles ou en revenir.

Nous ne comprenons pas très bien la démission des pouvoirs publics dans le domaine du trafic maritime des passagers. En agissant ainsi, vous ne prenez pas la bonne voie pour développer ce tourisme dont on nous parle tant et qui serait, en effet, nécessaire pour une relance éventuelle de l'économie de ces pays d'outre-mer dépourvus d'industries, mais bien pourvus de beaux sites et de magnifiques plages. Une certaine sélectivité dans votre politique d'armement est donc très souhaitable.

D'autre part, disposez-vous de moyens, monsieur le ministre, pour endiguer ou freiner la hausse constante du coût du fret maritime dans les D. O. M.? Plus de 50 p. 100 en moins de cinq ans : telle est l'augmentation pratiquée par la Compagnie générale transatlantique dont l'Etat, si je ne m'abuse, est partie prenante. Ce monopole du pavillon, dont use et abuse cette compagnie, va-t-il cesser d'entraver la bonne marche de nos échanges commerciaux et la compétitivité de nos produits — sucre, banane, rhum — acheminés trop exclusivement vers l'Europe distante de plus de 7.000 kilomètres?

De même que la Compagnie générale transatlantique trouve profit à affréter des navires étrangers, provenant par exemple de Suède ou de Norvège, pour transporter les produits de ces îles, ne convient-il pas que ces dernières traitent directement avec les compagnies étrangères? Par le fait de la concurrence, de meilleurs prix seraient, croyons-nous, obtenus de part et d'autre.

Les dockers qui comptent de quinze à vingt ans de métier peuvent-ils espérer, en dépit de la modernisation des méthodes de manutention et de chargement, la garantie et la permanence de leur emploi? C'est trop souvent que les drames d'un chômage subit dans les ports de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre mettent en cause la responsabilité des pouvoirs publics, qui se refusent systématiquement à instaurer, dans ces pays sous-développés, une caisse d'allocation chômage et des centres de reconversion de la main-d'œuvre locale.

Nos marins navigants seront-ils enrôlés et embarqués normalement, sans souffrir d'une discrimination à l'embauche?

Nos marins de toutes catégories verront-ils la révision de leurs brevets de pension de retraite pour les harmoniser avec le coût de la vie très élevé aux Antilles?

Leur régime spécial de sécurité sociale sera-t-il maintenu selon leur souhait?

Le crédit mutuel maritime nouvellement ébauché en Guadeloupe connaîtra-t-il avant longtemps un fonctionnement effectif et dynamique pour permettre aux marins pêcheurs de s'équiper, de moderniser leur technique de pêche ou de se doter d'un habitat récent?

Envisagez-vous, monsieur le ministre, de donner à la pêche, dans les départements d'outre-mer, un développement convenable, pour répondre aux besoins des consommateurs par la création de conserveries de poissons comportant de nombreuses chambres réfrigérées?

Il ressort des statistiques qu'à la Guadeloupe, il a été seulement pêché, en 1969, environ 5.000 tonnes de poisson, dont plus de la moitié le long des côtes et le reste en haute mer. Ce tonnage est bien inférieur aux besoins qui peuvent être chiffrés à 10.000 tonnes environ.

Quinze mille pêcheurs professionnels utilisent de simples embarcations dont la moitié sont non pontées. Tous devraient pouvoir bénéficier de la détaxation de l'essence.

Dans un premier temps, une intensification de la pêche artisanale est possible, indispensable même. Là aussi, une diversification est très souhaitable. Les langoustes, les fruits de mer doivent être l'objet de soins attentifs de la part des pouvoirs publics. L'ostréiculture est à encourager et à développer. Les produits de la mer peuvent se révéler bénéfiques pour notre

économie très anémiée, mais encore faut-il, pour qu'il en soit ainsi, que votre ministère ne se contente pas d'un simple « saupoudrage » de crédits, mais qu'il s'attaque à l'ensemble des problèmes maritimes de ce pays qui est entouré de tous côtés de belles eaux. Encore faut-il, enfin, que ces îles soient dotées d'établissements d'enseignement maritime ainsi que d'équipements culturels et sociaux.

Telles sont, en bref, les questions que j'avais à vous soumettre, mais en considérant ce budget que vous nous présentez, j'ai peu d'espoir qu'elles reçoivent de votre part des réponses positives. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, messieurs les sénateurs, à l'heure tardive à laquelle j'interviens, j'ai naturellement le souci d'être bref en même temps que je suis animé de l'intention de répondre aux préoccupations qui se sont exprimées à cette tribune, soit à travers les propos des rapporteurs, soit à travers les observations des orateurs qui leur ont succédé.

Je suis un peu surpris de la tonalité générale faite d'inquiétude, voire de pessimisme, qui m'a paru caractériser les propos tenus par les orateurs qui m'ont précédé, non pas, certes, que dans la conjoncture actuelle je considère que les problèmes posés par la marine marchande, dans son ensemble, doivent recevoir, dans un proche avenir, une solution conforme à nos vœux. Mais quelles que soient les difficultés de l'heure, qu'il n'est pas un seul instant question de nier voire de minimiser, il m'apparaît tout de même — et j'espère pouvoir en faire très simplement la démonstration — que ce budget de la marine marchande pour 1972 comporte un certain nombre d'éléments positifs.

Quel est l'aspect général sous lequel il se présente? M. Bardol, et après lui M. Pintat, l'ont parfaitement saisi et exprimé. Il traduit la volonté du Gouvernement d'aider à une meilleure promotion de la marine marchande.

Cette volonté s'exprime, me semble-t-il, dans quelques-uns des crédits inscrits à ce budget. Qu'il s'agisse des crédits d'équipement ou des crédits d'intervention, leur progression est bien celle qui a été indiquée par le rapporteur et, si l'on peut regretter, comme l'a fait M. Eberhard, que l'essentiel de l'effort fait par l'Etat soit réservé à concurrence de 75 p. 100, d'une part, à l'établissement national des invalides de la marine — E. N. I. M. — et, d'autre part, à l'aide à la construction navale, il n'empêche que sur le double plan social et économique, les préoccupations du Gouvernement trouvent là une traduction qui me paraît mériter une attention, sinon une bienveillance particulière.

J'ai parlé de l'E. N. I. M. qui avait donné l'occasion à votre rapporteur de la commission des finances d'évoquer, d'abord, le problème particulier posé par cet établissement et, ensuite, les problèmes plus généraux tenant à la situation sociale faite aux marins.

Je comprends dans une certaine mesure — je l'avais indiqué à l'Assemblée nationale et je peux le répéter devant le Sénat — l'émotion qui s'est emparée des marins et de toutes les personnes qui ressortissent à leur régime social, puis des parlementaires lorsqu'ils prirent connaissance des nouvelles mesures qui viendront très prochainement en discussion devant le Sénat. Elles ont pu, en effet, faire naître le sentiment qu'il fallait être porté atteinte aux principes généraux sur lesquels repose le régime social particulier des marins.

Je voudrais, à cet égard, dissiper toute équivoque, toute confusion et toute ambiguïté et déclarer au Sénat, comme je l'ai fait à l'Assemblée nationale, qu'en aucun cas d'ailleurs il ne sera touché au régime particulier des marins, pas plus d'ailleurs que les accords qui sont intervenus entre la caisse de prévoyance de la S. N. C. F. et la caisse du régime général d'assurance maladie n'ont modifié en quoi que ce soit le régime social des cheminots. Je dirai qu'à cet égard comme en ce qui concerne l'E. N. I. M. je sais de quoi je parle, puisqu'à l'occasion de la discussion du contrat de programme qui lie la S. N. C. F. à l'Etat, j'ai été amené à discuter avec les organisations syndicales des cheminots ces problèmes de la normalisation des comptes à l'issue desquels est intervenue la décision que chacun connaît.

Voici un an que fonctionne ce nouveau système. Je peux dire que jamais aucune des organisations syndicales de cheminots n'a eu la moindre crainte en ce qui concerne l'avenir de son propre régime de prévoyance.

Je dis qu'il en sera de même pour l'E. N. I. M. et que seule la constatation qu'il y a un déséquilibre démographique à l'intérieur de certains régimes spéciaux d'assurance maladie a conduit le Gouvernement à prendre des mesures qui, dans quelques jours, seront soumises à l'examen du Sénat.

Votre rapporteur a fait allusion aux difficultés de recrutement des marins et il paraît en avoir attribué la raison essentielle

à de détestables conditions de travail qui seraient faites aux marins français. Tous les pays maritimes connaissent actuellement les mêmes difficultés de recrutement, qu'il s'agisse de l'Allemagne, de l'Angleterre ou de la Hollande, pour ne parler que des pays les plus proches de nous. Je ne crois pas que ce soit les conditions faites aux marins de ces pays qui expliquent la situation telle que je la dépeins. Je pense au contraire que la véritable raison de la désaffection des Français, et des autres, à l'égard des choses de la mer tient aux conditions de vie faites aux marins, obligés de quitter leur foyer pour longtemps.

Je dois dire, pour tempérer ce propos relativement pessimiste, que si j'observe la statistique concernant l'évolution de l'effectif des élèves des écoles nationales de la marine marchande depuis 1952 — par conséquent depuis vingt ans — on s'aperçoit que, pour la première fois à partir de cette année, alors que jusqu'en 1971 il y avait une diminution constante des effectifs, la tendance a commencé à se renverser ; le nombre des élèves présents dans nos écoles atteint en effet le chiffre de 1.319 contre 1.211 en 1970.

Certes, une hirondelle ne fait pas le printemps et je ne voudrais pas qu'à partir de cette constatation l'on en vienne à tirer la conclusion que, désormais, ce mal dont nous souffrons est en train de s'estomper, voire de disparaître. Je note simplement un signe qui me paraît positif, et comme chacun d'entre vous, je souhaite que cette évolution se confirme dans les années à venir.

La situation des pensionnés de la marine et la situation des veuves de pensionnés est au centre des préoccupations du Gouvernement, quoi qu'il puisse en paraître et quelle que soit la sévérité des propos tenus par M. Bardol. En présentant sous un éclairage différent un argument identique au sien, j'indiquerai que les salaires forfaitaires — en dehors de l'augmentation normale et régulière — vont connaître au titre du rattrapage avant la fin de l'année une augmentation de 5 p. 100. La situation des pensionnés se trouvera donc légèrement améliorée. Ce n'est certes pas suffisant, mais du moins, que l'on reconnaisse les efforts qui, s'ajoutant à ceux des années précédentes, marquent la volonté du Gouvernement de continuer à mieux faire dans ce domaine.

Pour ce qui est de la situation des veuves de pensionnés, le projet de décret auquel a fait allusion votre rapporteur, vient d'être, par mes soins, envoyé à mon collègue de l'économie et des finances. J'espère obtenir satisfaction dans un délai assez court.

Telles sont, sur l'ensemble de ces problèmes, les quelques précisions que j'ai considéré de mon devoir d'apporter au Sénat.

M. Gargar a manifesté des préoccupations qui ne sont pas tellement éloignées des miennes, quel que soit le scepticisme avec lequel il a conclu son propos. Je lui dirai, s'agissant de la fréquentation des ports des Antilles par les navires français, que le *De Grasse* a remplacé le paquebot *Antilles*. Si le service accompli par ce nouveau bâtiment est jugé insuffisant par nos populations, c'est parce que le *De Grasse* est également utilisé pour des croisières ; cela prouve en tout cas que nous avons bien le souci d'être présents sur le marché des croisières.

La Compagnie générale transatlantique a mis en service — je ne peux croire que le fait ait échappé à l'attention de M. Gargar — une flotte de bananiers sur les Antilles qui est considérée comme la plus moderne du monde — je dis bien du monde. C'est la preuve de la volonté du Gouvernement d'accorder à l'économie antillaise, non pas un traitement privilégié, mais simplement le traitement que mérite cette économie dans l'intérêt des populations antillaises.

Par ailleurs, les frets sur les Antilles, contrairement à ce que pense M. Gargar, ont varié dans le même sens que les frets mondiaux. Il y a là une incitation globale qu'il nous faut appréhender, et qui montre en tout cas qu'il n'y a pas de discrimination à l'égard des Antilles. Quant à la pêche et à son développement dans les territoires et les départements d'outre-mer nous avons commencé un certain nombre d'actions qui doivent servir précisément de support au développement de cette activité.

Quelles sont ces actions ? M. Gargar, très honnêtement, en a cité au moins une, la mise en place du crédit maritime mutuel. Dans le même temps, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes a continué, en renforçant ses moyens d'action, à œuvrer dans les Antilles.

C'est à partir de ce double support, à mon sens, que l'on pourra continuer dans la voie où nous sommes engagés. J'espère que la précision de mes réponses amènera M. Gargar à reviser son jugement sur le budget de la marine marchande et que peut-être, tout à l'heure, il joindra son vote à celui des sénateurs qui voudront bien approuver ce budget.

M. Jacques Eberhard. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

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

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

M. Jacques Eberhard. Je voudrais dire quelques mots à propos du remplacement du paquebot *Antilles* par le paquebot *De Grasse* sur la ligne des Antilles. Nous en sommes très satisfaits, mais il est connu que ce n'est prévu que pour trois années seulement. Je voudrais donc savoir quelles sont les perspectives pour l'avenir, car cette ligne doit être maintenue.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Nous sommes en train d'y réfléchir et je pense que, par une autre voie que par celle de ce propos de tribune, je serai en mesure de vous répondre et d'apaiser les craintes qui peuvent se faire jour à ce sujet.

Je n'ose dire que je vais maintenant aborder le fond des problèmes soulevés, puisque j'ai déjà été amené, dans cette intervention de caractère liminaire, à en traiter un certain nombre. Je vais donc, sans suivre spécialement l'ordre dans lequel ont été présentées les différentes interventions, traiter les trois grands sujets abordés : celui des pêches maritimes, celui de la construction navale et celui de l'armement au commerce. J'ai le sentiment que ces trois chapitres recouvrent l'ensemble des interventions qui ont eu lieu à cette tribune.

Concernant les pêches maritimes, je suis d'accord avec les rapporteurs pour considérer que ce n'est pas là et de loin la partie la plus glorieuse de mon budget. Je l'ai dit à l'Assemblée nationale et j'ai été le premier, mais non pas le seul, à regretter que les indispensables arbitrages qui ont lieu en matière budgétaire n'aient pu prendre davantage en considération la situation de la pêche française, au moment même où la communauté économique européenne est à la veille de s'élargir.

En effet, si, dans l'ensemble, qu'il s'agisse du budget de la marine marchande ou qu'il s'agisse de mes deux autres budgets — tout à l'heure, nous discutons ensemble le budget des transports terrestres — j'estime que j'ai obtenu des satisfactions non négligeables, la vérité m'oblige à dire qu'il n'en est pas de même en ce qui concerne l'armement à la pêche.

Par conséquent, que les orateurs qui sont intervenus, et plus spécialement les rapporteurs, l'aient souligné ne m'a pas autrement surpris puisque, aussi bien les crédits inscrits à mon budget ne sont en augmentation que de 1,65 million de francs, soit une proportion d'augmentation assez faible, reconnaissons-le. Elle pourrait donc nous amener, ainsi que l'a affirmé votre rapporteur, à envisager encore la réduction du taux de l'aide qui est accordée — ou qui fut accordée — lors des deux précédentes années aux armateurs à la pêche.

Je ne peux donc pas me contenter de la situation qui m'est faite et je ne peux pas davantage me satisfaire de celle qui est faite à ceux qu'elle concerne. C'est pourquoi, avec une vive insistance, ai-je demandé, bien avant même que je connaisse les limites de ce budget, que soit établi un programme pluriannuel d'investissements pour l'armement à la pêche ; j'estime, en effet, que ce n'est pas à travers le caractère annuel du budget qu'un problème d'une telle ampleur pourra recevoir utilement sa solution.

Je peux annoncer au Sénat qu'avant la fin de la présente année un groupe de travail tripartite, qui rassemblera les représentants de mon ministère, du ministère de l'économie et des finances et de la profession, pourra commencer à étudier la mise sur pied d'un tel programme pluriannuel.

Je donnerai comme instructions à mes représentants qu'ils mènent leurs études avec toute la célérité voulue, de telle sorte qu'au cours du premier semestre de l'année 1972 je sois en mesure d'annoncer la teneur de ce programme en faveur de l'armement à la pêche.

Pour ajouter à nos difficultés, comme si celles que nous ressentons sur le plan national ne suffisaient pas, la Communauté économique européenne ne manifeste pas, à l'égard de la pêche maritime française, l'intérêt que celle-ci présente et ne tient pas les engagements auxquels elle a souscrit.

En effet, à la suite de l'application des deux règlements communautaires sur la pêche, il avait été convenu à Bruxelles, en 1970, que moins de deux mois après l'entrée en vigueur de ceux-ci, les mesures destinées à venir en aide à la grande pêche, seraient définies, prévoyant le concours du F. E. O. G. A.

Or, nous sommes le 27 novembre 1971, ces deux règlements communautaires sont entrés en application depuis près de dix mois et la commission économique européenne n'a pas encore saisi le conseil des ministres de ses propositions.

Le 12 octobre, à Luxembourg, au cours de la réunion que tenait le conseil des ministres sur ces sujets, j'ai dû, avec beaucoup de

fermeté et même de vivacité, rappeler la commission à ses engagements et j'ai obtenu d'elle qu'avant la fin de la présente année elle déposerait ses propositions.

Nous avons donc, pour 1972, l'espoir de voir enfin, avec un an de retard, se concrétiser l'aide communautaire en faveur de la grande pêche.

Dans ces conditions, les perspectives, tracées par les rapporteurs sous des traits assez sombres, devraient se présenter sous un meilleur aspect.

S'agissant de politique communautaire, je veux, bien entendu, répondre aux préoccupations qui ont été exprimées.

Comme vous, je connais les difficultés soulevées à l'occasion de la demande d'adhésion des pays candidats, notamment de la Norvège. Mais ce qui me rassure à ce sujet, c'est que les Six forment devant les pays candidats un front uni et soudé. Nous avons décidé depuis déjà de longs mois que l'essentiel était de préserver l'acquis communautaire, quitte à prévoir les mesures de transition et d'adaptation nécessaires.

Jusqu'à ce jour, ce front uni et soudé a parfaitement résisté aux assauts des pays candidats et il n'y a aucune raison de douter qu'il n'en sera pas ainsi dans l'avenir. Les propositions faites par la Communauté n'ont pas été acceptées par les pays candidats, mais j'espère qu'une plus longue réflexion et une plus claire vision des obligations qu'impose une communauté, même élargie, amèneront ces pays à mieux apprécier la situation et à les accepter.

Le Gouvernement français suit cette affaire avec la plus grande vigilance et, je dois l'ajouter, il n'est pas question que soit signé le traité d'adhésion tant que ce problème n'aura pas été résolu.

Mais les difficultés que nous rencontrons ne se limitent pas là et, d'ailleurs, l'une d'entre elles a été évoquée par votre rapporteur, je veux dire la pénalisation que subissent les pêcheurs français, en raison de la disparité des prix du carburant, par rapport à leurs concurrents.

Ce problème, hélas ! n'est pas nouveau et, pour sa solution, l'Etat ne dispose que de moyens relativement faibles. Le prix de ce carburant, comme vous le savez, n'est pas taxé et il est débattu entre les distributeurs et les utilisateurs. Je suis cependant surpris, et dans une certaine mesure choqué, bien que je n'aie aucune raison de me mêler de ces négociations et qu'il me soit difficile de le faire, de l'attitude des distributeurs.

S'agissant d'une affaire qui met en jeu des intérêts nationaux, j'en arrive à me demander si, d'une manière ou d'une autre, les pouvoirs publics ne pourraient pas peser sur les distributeurs pour que les prix tiennent davantage compte des intérêts en jeu ; une communauté ne peut pas valablement se développer si, au départ, les conditions de concurrence ne sont pas parfaitement harmonisées.

D'ailleurs, dans le domaine de la politique communautaire des transports, nous rencontrons à chaque réunion des difficultés semblables à celles que je viens d'évoquer.

L'harmonisation est sans doute très difficile, mais elle est indispensable et mes efforts à cet égard ne se relâcheront pas.

M. Eberhard a évoqué la situation des ostréiculteurs, du moins ceux de certains bassins.

Le Sénat se souvient sans doute qu'au cours de la session de printemps, répondant à une question orale posée par plusieurs sénateurs, j'avais été amené à exposer les premières décisions que venait de prendre le Gouvernement français en faveur des ostréiculteurs sinistrés. Elles ont, depuis, été complétées.

Une subvention, dégagée du plan de relance, M. Eberhard l'a d'ailleurs indiqué, a été accordée aux ostréiculteurs sinistrés ; des prêts pour un montant total, non pas de 100 millions de francs, comme il a été dit, mais de 200 millions de francs, ont été ouverts, soit 100 millions de francs à cinq ans et à 3 p. 100, avec trois ans de différé d'amortissement, et 100 millions de francs à huit ans à 7 p. 100, avec quatre ans de différé d'amortissement.

Les prêts, le Sénat ne l'ignore pas, sont mis en place par les caisses de crédit agricole et les caisses de crédit maritime mutuel par des procédures heureusement décentralisées et, déjà, les premiers ont été consentis.

Sans prétendre que l'effort des pouvoirs publics couvre la totalité du préjudice subi par les ostréiculteurs, je suis en droit de penser que ce qui a été fait n'est pas négligeable.

J'avais d'ailleurs indiqué au Sénat que d'autres actions étaient possibles, notamment des dégrèvements fiscaux, car il apparaît que ces ostréiculteurs n'auront pas, hélas ! de revenus à déclarer, sans doute pendant plusieurs années.

Quittant le domaine de la pêche maritime, je voudrais évoquer les problèmes posés par la Société nationale de sauvetage en mer et m'étonner que n'ait pas été reconnue la situation qui

lui est faite par le budget pour 1972 par rapport aux budgets antérieurs.

Au cours de l'exercice budgétaire 1971, la Société nationale de sauvetage en mer a obtenu une subvention de fonctionnement de 470.000 francs ; celle-ci passera, l'an prochain, à 600.000 francs. La subvention d'équipement, qui était de 1.850.000 francs en 1971, s'élèvera à 2.500.000 francs en 1972.

Ces mesures ne suffiront pas à résoudre la totalité des problèmes auxquels doit faire face la société, mais elles marquent une progression très nette et sont substantielles.

Une discussion s'est instaurée entre le ministère de l'économie et des finances et mon propre département au sujet de l'octroi à la Société nationale de sauvetage en mer d'un prêt à long terme de 500.000 francs et de son accession au régime des bonifications d'intérêts ; mais je ne peux ce soir préjuger leur résultat. J'indiquerai simplement que j'ai pris moi-même l'initiative de poser le problème.

Après les pêches maritimes, je me dois d'évoquer les problèmes de la construction navale et de la flotte de commerce.

L'aide à la construction navale est inscrite dans mon budget dans les conditions que le rapporteur a analysées. Elle en constitue même une partie substantielle. Cette inscription de crédits montre la volonté continue du Gouvernement de travailler dans ce domaine, en 1972, comme il l'a fait les années précédentes.

Comme l'a rappelé M. Bardol, le carnet de commandes des chantiers navals français est le quatrième du monde après ceux du Japon, de la Suède et de l'Allemagne fédérale, du moins d'après les derniers renseignements que je possède, mais peut-être est-il maintenant le troisième. De toute façon, il représente une fraction notable du carnet mondial.

La situation se présente d'une manière différente pour les grands chantiers dont certains, pour des raisons de gestion peut-être pas assez strictes, connaissent des difficultés que j'espère voir rapidement surmontées. En tout état de cause, le plein emploi et la capacité de production de ces cinq grands chantiers seront assurés, au moins pour les plus favorisés d'entre eux, jusqu'à la fin de 1975 et pour les moins favorisés, s'ils ne redressaient pas leur situation, avant la fin de 1973.

Mais il n'y a pas que les grands chantiers et je n'ai pas été surpris d'entendre les rapporteurs et M. Jean Colin s'émouvoir de la situation des petits chantiers, car celle-ci est préoccupante, même si, là encore, elle peut varier d'un établissement à un autre.

La vraie raison de cette situation a déjà été indiquée. Elle tient à la concurrence qui leur est faite par certains pays. M. Colin a cité, à juste titre, la Pologne. Pour compléter l'information du Sénat, je dois ajouter l'Espagne. Il n'est pas douteux que ces deux pays livrent aux petits et moyens chantiers français une concurrence de plus en plus vive.

Le Gouvernement, très conscient de cette situation, a déjà pris quelques mesures qui ne préjugent pas celles qu'il pourrait être de nouveau amené à prendre.

Il a notamment facilité l'accès à l'exportation des petits et moyens chantiers en accordant aux opérations qu'ils pourraient traiter la garantie de la Compagnie française d'assurances pour le commerce extérieur (COFACE). C'est là un moyen indéniable de soutenir la concurrence.

Mais encore une fois, face à la situation actuelle, cette mesure n'est pas suffisante.

Il est possible, comme l'a signalé M. Jean Colin, que certains de ces chantiers soient créanciers de l'Etat. Je vais le vérifier et je mettrai tout en œuvre pour que leur situation soit régularisée le plus vite possible.

Je tiendrai le même langage à l'égard des armateurs français qui n'auraient pas encore perçu la prime à laquelle ils ont droit.

Cependant, je n'ai pas le sentiment que les informations de M. Jean Colin soient fondées, car, d'après les renseignements qui sont en ma possession, les procédures selon lesquelles s'effectue le versement de ces primes me semblent suivies d'une manière très régulière et très scrupuleuse.

Je vous assure une nouvelle fois que cette situation des petits et moyens chantiers retient notre attention et, dans un avenir très proche, nous serons sans doute amenés à prendre de nouvelles dispositions.

La situation de la flotte de commerce est bien connue. Cette flotte vit la deuxième année d'exécution du plan de relance. Je rappelle que les efforts faits précédemment par le Gouvernement, à l'occasion du premier plan de relance, avaient, dans une conjoncture peut-être plus difficile pour cette flotte, déjà

porté leurs fruits, mais le Gouvernement avait été parfaitement conscient de leur insuffisance.

C'est la raison essentielle pour laquelle il a décidé la mise en œuvre d'un nouveau plan de relance, ce qui me permet de répondre à l'une des questions posées par votre rapporteur. M. Bardol est, en effet, très soucieux d'une rallonge éventuelle à l'actuel plan de relance. Lorsque, dans trois années, celui-ci aura été totalement exécuté, nous examinerons la situation et, si celle-ci requiert un nouvel effort de la part du Gouvernement, il ne se refusera certainement pas à un nouvel effort à cet égard.

De nombreux problèmes sont liés à l'évolution et à la composition de notre flotte, ainsi que l'a souligné M. Bardol. On constate un essor des pétroliers et des méthaniers, opposé à la stagnation, voire même, dans une certaine mesure, à la régression de la flotte sèche. Celle-ci connaît une évolution telle que les armateurs se précipitent vers la réalisation de ces pétroliers ou de ces bateaux minéraliers en raison d'une intensification des échanges due à des raisons parfaitement connues.

Un équilibre est donc à trouver entre ces deux formes d'activités. On peut y parvenir, comme vous l'avez suggéré, monsieur le rapporteur, grâce à une meilleure sélectivité dans l'attribution des primes. Je n'exclus pas *a priori* cette éventualité. La question posée mérite réflexion.

Comme vous, le Gouvernement considère aussi indispensable de disposer d'une flotte de petits et moyens cargos que d'une flotte de grands cargos — surtout avec le développement de la « conteneurisation » — et de minéraliers.

Par conséquent, pour combattre les distorsions qui paraissent se faire jour dans la composition de notre flotte de commerce, il importe, encore une fois, de réfléchir et d'examiner, dans le cadre du plan de relance, les moyens les plus efficaces susceptibles de remédier à cet état de choses.

La situation des deux compagnies maritimes d'économie mixte a naturellement été évoquée à cette tribune, d'autant plus qu'il n'a pas échappé à votre vigilante attention que le budget de la marine marchande pour 1972 ne contenait pas de dotation en capital en faveur de ces deux compagnies.

L'explication que je vais fournir ne vous donnera sans doute pas satisfaction, encore qu'elle reflète la réalité.

Si j'ai en effet été mis en possession du programme d'investissement des Messageries maritimes dans le premier trimestre de l'année 1971, je n'ai connu le programme d'investissement de la Compagnie générale transatlantique qu'au début de l'été. Par conséquent, compte tenu du programme de travail gouvernemental à cette époque de l'année où s'élabore le budget, il n'a pas été possible d'examiner, en comité interministériel, le programme de ces deux compagnies ; cela explique qu'aucune dotation en capital ne figure à cet égard dans le budget de 1972.

Mais, par un moyen ou par un autre, par une procédure cependant régulière, cette lacune sera comblée dès que le Gouvernement — et cela ne saurait tarder maintenant — aura pu se prononcer sur ce problème. Ainsi les appréhensions que vous avez exprimées n'auront plus, je l'espère, d'ici quelque temps, aucune raison de se manifester.

Je voudrais vous rappeler que ces deux compagnies d'économie mixte sont, elles aussi, justiciables du plan de relance. Si je le précise, c'est parce que j'ai eu le sentiment à vous entendre — mais peut-être vous ai-je mal compris — que vous les croyiez traitées d'une manière discriminatoire par rapport à l'armement privé. Je tiens à vous rassurer sur ce point mais sans doute je ne vous apprend rien.

Ces deux compagnies ont bénéficié, dans le cadre du plan de relance, de certaines actions. Il en sera sans doute de même dans l'avenir. L'égalité de traitement est donc totale entre l'armement privé et l'armement public.

M. Pintat a aussi évoqué le problème des assurances et notamment des facilités qu'il souhaite voir accorder aux armateurs français de pouvoir recourir aux compagnies étrangères pour assurer leurs navires dans une proportion beaucoup plus élevée qu'actuellement.

Je comprends votre préoccupation, monsieur le rapporteur pour avis, car elle est aussi celle du Gouvernement.

Ce problème recevra sa solution dans le cadre des négociations sur le droit d'établissement dans la Communauté élargie, en raison même de l'entrée prochaine de la Grande-Bretagne dans le Marché commun.

Vous avez évoqué également la diminution de l'allocation compensatrice. Si elle est réelle, elle est, dans une certaine mesure, la contrepartie de l'aide accordée à l'armement au commerce par application des dispositions du plan de relance. Vous le comprenez bien, le Gouvernement ne serait pas résolu à réduire cette allocation compensatrice si, par ailleurs, d'importantes mesures n'avaient pas été prises en faveur de cet armement.

Tout ce que je viens de dire de la situation présente de notre flotte de commerce doit être objectivement apprécié en le situant dans son contexte actuel. C'est ce qu'ont fait, d'ailleurs, les orateurs qui sont intervenus tout à l'heure. Je fais allusion aux conséquences de la crise monétaire et en particulier de la décision prise, le 15 août dernier, par le président des Etats-Unis. A la suite de cette prise de position américaine, le Gouvernement français a été amené à instituer le double marché des changes. Dans ses débuts, ce double marché a, sans aucun doute, pénalisé lourdement le transport maritime, de même que le transport aérien.

Quelque temps plus tard, je m'en suis entretenu avec les professionnels et j'ai été amené à demander que les transports maritimes ne soient pas considérés comme une industrie prestataire de services mais comme une véritable industrie exportatrice — car telle est sa vocation essentielle — et que, par conséquent, elle soit justiciable, non pas du franc financier, mais du franc commercial. Depuis ces premières démarches, sans que l'on puisse estimer que la situation actuelle soit totalement satisfaisante, une certaine évolution s'est manifestée. En effet, les conférences maritimes ont été amenées — je ne saurais le leur reprocher — à instituer des surcharges monétaires dans un certain nombre de zones ; ensuite, étant donné l'évolution du double marché des changes dans notre pays, un certain rapprochement s'est opéré entre le franc commercial et le franc financier. Actuellement, de l'aveu même des professionnels, la pénalisation qu'ils subissent est autrement moins lourde et contraignante qu'elle ne l'était à ses débuts.

Je n'en conclus pas pour autant que la situation ainsi créée soit totalement satisfaisante, loin de moi cette pensée. Je dis simplement que l'évolution s'est produite dans un sens plus favorable aux intérêts dont j'ai la charge et dont, par conséquent, je dois, avec vous, assumer la défense. En fin de compte quelles que soient les solutions techniques provisoires que l'on puisse apporter à ces problèmes, il faut bien considérer, et le Sénat sur ce point peut, je crois, manifester son accord, que c'est au niveau le plus élevé que les problèmes posés par les décisions américaines pourront être dégagées et trouvées.

Je dois dire qu'à cet égard, sans faire preuve d'un optimisme qui pourrait apparaître puéril, l'entretien au sommet prévu d'ici quelques jours entre le Président de la République française et le Président des Etats-Unis sera l'amorce de solutions susceptibles d'être apportées à la situation présente.

En m'excusant d'avoir occupé cette tribune aussi longtemps, ce que je dois sans doute à la bienveillance de M. le président, je voudrais, en conclusion, dire simplement au Sénat que, malgré l'importance de la lacune de ce budget concernant les pêches maritimes — j'espère qu'elle sera comblée dans les premiers mois de 1972 — ce budget de la marine marchande reflète tout de même notre volonté de poursuivre la modernisation et le rajeunissement de notre flotte, et surtout de notre flotte de commerce, en attendant de meilleures décisions pour la flotte de pêche. Compte tenu de l'évolution de la situation internationale que j'ai dû évoquer à la fin de mes propos, il apparaîtra, je l'espère très vite, qu'en fin de compte les perspectives qui s'offrent à notre marine marchande lui permettront de poursuivre son œuvre dans l'année 1972. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, section Marine marchande, qui figurent aux états B et C, respectivement rattachés aux articles 15 et 16, ainsi que l'article 60 du projet de loi.

IV. — Marine marchande.

ETAT B

(Mesures nouvelles.)

M. le président. « Titre III, plus 1.932.209 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

M. Jacques Eberhard. Le groupe communiste vote contre.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, plus 32.760.000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

(Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 12.855.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 5.143.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :
 « Autorisations de programme, 648.330.000 francs. » — (Adopté.)
 « Crédits de paiement, 375.507.000 francs. » — (Adopté.)

Article 60.

M. le président. « Art. 60. — Le paragraphe III de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1357 du 27 décembre 1958 figurant à l'article 8 de la loi de finances rectificative pour 1970 (n° 70-1283 du 31 décembre 1970) est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. — Le produit de la taxe est recouvré par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

« A défaut de déclaration faite dans les conditions et délais fixés par le décret prévu au paragraphe IV ci-dessous, il peut être procédé à la taxation d'office. Dans ce cas, comme en cas de défaut de versement, une majoration de 10 p. 100 est applicable. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 60.

M. Jacques Eberhard. Le groupe communiste votera contre. (L'article 60 est adopté.)

— 5 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'avenant portant modification de la convention entre la République française et la République d'Autriche en vue d'éviter les doubles impositions et de prévoir une assistance réciproque dans le domaine des impôts sur le revenu et sur la fortune, ainsi que dans celui des impôts sur les successions, signé à Paris le 30 octobre 1970.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 39, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le conseil intergouvernemental des pays exportateurs de cuivre, relatif au siège du conseil intergouvernemental des pays exportateurs de cuivre et à ses privilèges et immunités sur le territoire français, signé à Paris le 15 mai 1970.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 40, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du protocole additionnel à la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Euro-control » du 13 décembre 1960, adopté à Bruxelles le 20 août 1970.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 41, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention générale franco-tunisienne sur la sécurité sociale du 17 décembre 1965, signé à Paris le 30 mai 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 42, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'échange de lettres franco-espagnol du 2 août 1968, relatif à la suppression du délai de six ans opposable aux travailleurs

espagnols occupés en France, en ce qui concerne les indemnités pour charges de famille et les soins de santé dont bénéficient leurs familles demeurées en Espagne.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 43, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'avenant à la convention entre la République française et le royaume de Suède tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs du 24 décembre 1936, au protocole annexé à cette convention et au protocole final du 24 décembre 1936, signé à Paris le 10 mars 1971.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 44, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à compléter certaines dispositions du livre VII du code rural.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 45, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, instituant des comités d'entreprise dans les exploitations agricoles.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 46, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (Assentiment.)

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au samedi 27 novembre 1971 à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1972, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 26 et 27 (1971-1972). — M. Yvon Coudé du Foresto, 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 :

Services du Premier ministre :

VI. — Commissariat général du plan d'équipement et de la productivité :

M. Fernand Lefort, rapporteur spécial (rapport n° 27, tome III, annexe n° 26) ;

M. Pierre Brousse, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 29, tome X).

I (b). — Services généraux. — Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale :

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial (rapport n° 27, tome III, annexe n° 23) ;

M. André Barroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 29, tome IX).

Anciens combattants et victimes de guerre :

M. Modeste Legouez, rapporteur spécial (rapport n° 27, tome III, annexe n° 5) ;

M. Marcel Lambert, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n° 31, tome III).

— Articles 45 et 46.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 27 novembre 1971 à zéro heure quarante minutes.)

Le Directeur
 du service du compte rendu sténographique,
 RAOUL JOURON.

Organisme extraparlémenaire.

En application de l'article 9 du règlement, M. le président du Sénat a été informé de la désignation de :

M. Marcel Martin, par la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

MM. Pierre Garet et Léon Jozeau-Marigné, par la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale,

comme membres du conseil supérieur de l'administration pénitentiaire (article 238 du code de procédure pénale).

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 26 NOVEMBRE 1971

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire 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 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. »

Concessions d'hôtellerie le long des autoroutes.

10898. — 26 novembre 1971. — M. Jean Francou rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'en mars 1969, les présidents des chambres régionales d'agriculture et de commerce de la région Provence-Côte d'Azur ont déposé auprès de ses services, une demande de concession pour la construction et l'exploitation de l'aire de service de Lanson-de-Provence sur l'autoroute A 7. Cette demande était appuyée par une association offrant tout à la fois les capitaux et les compétences nécessaires à la réalisation de cette opération. Ladite association regroupait, outre les instances consulaires, le conseil général des Bouches-du-Rhône, les villes de Marseille, Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, la société marseillaise de crédit, la caisse régionale de crédit agricole et le syndicat des hôteliers. Les partenaires de cette association s'engageaient à réaliser au profit de l'économie régionale, un instrument de prospection, d'information et d'accueil touristique, susceptible d'apporter une contrepartie à leurs dépenses de prospection touristique improductives. Il lui rappelle également qu'il refusé cette demande et préférerait accorder cette concession d'hôtellerie à une société privée en laissant à la charge de la région les investissements touristiques d'information et de présentation des produits, c'est-à-dire la partie non rentable. Quelques semaines seulement après avoir obtenu cette concession, la société passait sous contrôle étranger. On peut penser à cet égard que l'obtention de la concession la plus importante prévue sur l'autoroute A 7 n'est pas sans rapport avec cette prise de participation étrangère. En conséquence, et compte tenu de l'expérience, il lui demande s'il peut apporter l'assurance que, dans l'hypothèse où un même groupement régional se constituerait pour l'exploitation du centre similaire actuellement prévu dans le Var sur l'autoroute A 6, il lui en donnerait la concession complète, hôtellerie comprise.

Documents déposés en mairie (délais de prescription).

10899. — 26 novembre 1971. — M. Henri Caillavet rappelle à M. le ministre de l'intérieur que sont déposés en mairie, en l'absence de leurs destinataires, lorsque ceux-ci sont des administrés de la commune, des documents délivrés par différentes administrations ou organismes tels les services du Trésor, l'Office de radiodiffusion télévision française. Il lui demande si, en cette matière, il existe un délai de prescription. S'agissant d'exploit d'huissier et même de commandement, quel sort doit être réservé par ailleurs à ceux-ci lorsqu'ils visent les redevances dues au Trésor ou à l'Office.

Communauté (importation de vins d'Algérie).

10900. — 26 novembre 1971. — M. Henri Caillavet expose à M. le ministre de l'agriculture que la diffusion des travaux du dernier conseil des ministres tenu à Bruxelles, a soulevé dans le monde viticole une grande émotion. Serait-il en effet exact que dans la communauté les vins en provenance d'Algérie bénéficieraient de la liberté d'importation, d'une part, que seraient abaissés de 40 p. 100 les droits de douane concernant lesdites importations, d'autre part. Il lui demande si on ne doit pas craindre désormais des conséquences importantes sur le marché du vin français si de semblables prescriptions étaient retenues par le conseil. Plus particulièrement, comment pourrait-on favoriser la promotion des cours du vin, laquelle a fait l'objet d'une promesse gouvernementale.

Service de santé (fusion de cadres)

10901. — 26 novembre 1971. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale de bien vouloir lui faire connaître les raisons pour lesquelles il n'envisage plus, à l'instar du service du matériel de l'armée de terre, la fusion, au sein du service de santé des armées, du cadre des officiers administratifs et du cadre des officiers techniciens.

Médecins étrangers (bourses de recyclage)

10902. — 26 novembre 1971. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le ministre des affaires étrangères de bien vouloir lui faire savoir si, dans le cadre budgétaire 1972, il n'envisage pas d'augmenter le nombre des bourses proposées à des médecins et chirurgiens étrangers pour suivre des stages de perfectionnement et de recyclage dans les unités hospitalières françaises. Les excellents résultats constatés justifieraient un tel développement.

Suppression de postes en cours d'année

10903. — 26 novembre 1971 — M. Etienne Dailly expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'en application d'une note ministérielle du 15 avril 1970 les inspecteurs d'académie sont amenés, au vu des effectifs scolaires réels, à décider la suppression de classes primaires, alors que la rentrée est déjà effectuée depuis parfois plusieurs semaines. Il résulte, pour les enfants, des perturbations importantes dans la mesure où après s'être réhabitues à des maîtres, ils sont contraints d'accepter une nouvelle personnalité, de nouvelles méthodes et un nouvel esprit. Il lui demande s'il ne serait pas souhaitable d'éviter toute suppression de poste en cours d'année scolaire.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 26 novembre 1971.

SCRUTIN (N° 15)

Sur l'amendement présenté par M. Robert Soudant, au nom de la commission des affaires sociales, à l'article 21, paragraphe II, du projet de loi de finances pour 1972, et tendant à réduire les crédits du budget annexe des prestations sociales agricoles de 125,4 millions.

Nombre des votants.....	275
Nombre des suffrages exprimés.....	273
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	137
Pour l'adoption.....	234
Contre	39

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.	André Barroux.	Raymond Boin.
Charles Alliès.	Joseph Beaujannot.	Edouard Bonnefous.
Hubert d'Andigné.	Jean Bénard	Georges Bonnet.
André Aubry.	Mousseaux.	Roland Boscardy.
Jean de Bagneux.	Aimé Bergeal.	Monsservin.
Octave Bajoux.	Jean Berthoin.	Charles Bosson.
Clément Balestra.	Auguste Billiemaz.	Serge Boucheny.
Pierre Barbier.	Jean-Pierre Blanc.	Jean-Marie Bouloux.
Jean Bardol.	Jean-Pierre Blanchet.	Pierre Bouneau.
Edmond Barrachin.	Maurice Blin.	Pierre Bourda.

Philippe de Bourgoing
Robert Bouvard.
Jacques Boyer-Andrivet.
Marcel Brégégère.
Louis Brives
Martial Brousse (Meuse).
Pierre Brousse (Hérault).
Raymond Brun (Gironde).
Robert Bruyneel.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Charles Cathala.
Jean Cauchon.
Marcel Cavallé.
Léon Chambaretaud.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Pierre de Chevigny.
Félix Ciccolini.
Jean Cluzel.
Georges Cogniot.
André Colin (Finistère).
Jean Colin (Essonne).
Jean Collery.
Francisque Collomb.
Yvon Coudé du Foresto.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Mme Suzanne Crémieux.
Pierre Croze.
Etienne Dailly.
Georges Dardel.
Marcel Darou.
Michel Darras.
Léon David.
Roger Deblock.
Roger Delagnes.
Claudius Delorme.
Jacques Descours Desacres.
Henri Desseigne.
Gilbert Devèze.
Emile Didier.
André Diligent.
Emile Dubois (Nord).
Hector Dubois (Oise).
Jacques Duclos.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Charles Durand (Cher).
Hubert Durand (Vendée).
Yves Durand (Vendée).
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Fernand Esseul.
Pierre de Félice.

Charles Ferrant.
Jean Filippi.
Louis de la Forest.
André Fosset.
Jean Francou.
Henri Fréville.
Pierre Garet.
Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier (Puy-de-Dôme).
Jacques Genton.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Pierre Giraud (Paris).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Mme Marie-Thérèse Goutmann.
Lucien Grand.
Jean Gravier (Jura).
Robert Gravier (Meurthe-et-Moselle).
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Jacques Habert.
Baudouin de Haute-cloque.
Henri Henneguella.
Gustave Héon.
Roger Houdet.
Alfred Isautier.
René Jager.
Maxime Javelly.
Pierre Jourdan.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Alfred Kieffer.
Michel Kistler.
Pierre Labonde.
Jean Lacaze.
Jean de Lachomette.
Robert Lacoste.
Mme Catherine Lagatu.
Marcel Lambert.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Charles Laurent-Thouvery.
Arthur Lavy.
Edouard Le Bellegou.
Jean Lecanuet.
Fernand Lefort.
Jean Legaret.
Modeste Legouez.
Edouard Le Jeune.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Jean Lhospiéd.
Georges Lombard.
Ladislas du Luart.

Marcel Lucotte.
Pierre Maille (Hautes-Pyrénées).
Pierre Maille (Somme).
Pierre Marcilhacy.
Louis Martin (Loire).
Marcel Martin (Meurthe-et-Moselle).
Pierre Marzin.
Pierre-René Mathey.
Marcel Mathy.
Jacques Maury.
Jacques Ménard.
André Méric.
André Messenger.
Jean Mézard.
André Mignot.
Gérard Minvielle.
Michel Miroudot.
Paul Mistral.
Max Monichon.
Gaston Monnerville.
René Monory.
Claude Mont.
Lucien De Montigny.
Gabriel Montpied.
André Morice.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Jean Nègre.
Marcel Nuninger.
Pouvanaa Oopa Tetuaapua.
Louis Orvoen.
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Gaston Pams.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
Paul Pauly.
Marcel Pellenc.
Paul Pelleray.
Jacques Pelletier.
Albert Pen.
Lucien Perdereau.
Jean Périquier.
Guy Petit.
Maurice Pic.
Jules Pinsard.
Jean-François Pintat.
Auguste Pinton.
Fernand Poignant.
Roger Poudonson.
Henri Prêtre.
Pierre Prost.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Paul Ribeyre.
Victor Robini.
Eugène Romaine.
Roland Ruet.
Maurice Sambron.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Abel Sempé.

Henri Sibor.
Albert Sirgue.
Edouard Soldani.
Michel Sordel.
Robert Soudant.
Marcel Souquet.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.

Henri Terré.
René Tinant.
Henri Tournan.
René Touzet.
René Travert.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Vassor.
Fernand Verdeille.

Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil.
Hector Viron.
Emile Vivier.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Michel Yver.
Charles Zwicker.

Ont voté contre :

MM.
Ahmed Abdallah.
André Armengaud.
Hamadou Barkat Gourat.
Maurice Bayrou.
Jean Bertaud.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Jacques Braconnier.
Pierre Brun (Seine-et-Marne).
Pierre Carous.
Maurice Carrier.
Albert Chavanac.
Jacques Coudert.

François Duval.
Yves Estève.
Jean Fleury.
Marcel Fortier.
Lucien Gautier (Maine-et-Loire).
Victor Golvan.
Jacques Henriet.
Maurice Lalloy.
Emmanuel Lartigue.
Robert Liot.
Paul Malassagne.
Georges Marie-Anne.
Jean-Baptiste Mathias.

Michel Maurice-Bokanowski.
Paul Minot.
Jean Natali.
Sosefo Makape Papilio.
Jacques Piot.
Georges Repiquet.
Jacques Rosselli.
Robert Schmitt.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Taittinger.
Bernard Talon.
Amédée Valeau.
Jean-Louis Vigier.

Se sont abstenus :

MM. Louis Courroy et Paul Driant.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Léopold Heder, Henri Lafleur et Geoffroy de Montalembert.

Absents par congé :

MM. André Picard, Etienne Restat et Joseph Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. François Schleiter, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Hubert Durand à M. Marcel Lambert.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	276
Nombre des suffrages exprimés.....	274
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	138
Pour l'adoption.....	236
Contre	38

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.