

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

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 30^e SEANCE

Séance du Lundi 6 Décembre 1971.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 2759).
2. — Loi de finances pour 1972. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2760).

Départements d'outre-mer :

MM. André Colin, rapporteur spécial ; Pierre Messmer, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer ; Georges Marie-Anne, Marcel Gargar, Alfred Isautier, René Monory, Léopold Heder, Georges Repiquet, Louis Namy.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. François Duval, Amédée Valeau, le ministre, Marcel Gargar, Georges Marie-Anne.

Adoption des crédits.

Territoires d'outre-mer :

MM. André Colin, rapporteur spécial ; Pierre Messmer, ministre des départements et territoires d'outre-mer ; Ahmed Abdallah, Louis Namy, Henri Lafleur, Albert Pen.

Adoption des crédits.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. JACQUES SOUFFLET

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; André Aubry, Marcel Cavallé, Henri Caillavet, Jean Colin, Jacques Rosselli, Jean Chamant, ministre des transports.

Adoption des crédits.

3. — Transmission de projets de loi (p. 2803).
4. — Ordre du jour (p. 2804).

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— i —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance du samedi 4 décembre 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^{os} 26 et 27 (1971-1972).]

Départements d'outre-mer.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les départements d'outre-mer.

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 des républicains indépendants : vingt-sept minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : vingt-trois minutes ;

Groupe d'union des démocrates pour la République : vingt minutes ;

Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : onze minutes ;

Groupe communiste : onze minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. André Colin, 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, j'ai l'honneur de vous présenter ce matin le projet de budget des départements d'outre-mer pour 1972.

Dans mon rapport écrit, que vous avez entre les mains depuis vendredi, je me suis efforcé d'analyser dans le détail, avec rigueur, les crédits et leur application dans nos différents départements. A la tribune, je vais me contenter de donner un certain nombre de chiffres en les accompagnant de quelques commentaires et de quelques interrogations. Puis, après avoir évoqué les choix effectués et les perspectives ouvertes par le VI^e Plan, je tenterai de voir — ce sera l'essentiel de mon propos — où nous en sommes dans sa réalisation. J'ai pensé qu'il était préférable de laisser à mes collègues des départements d'outre-mer le soin d'exposer les problèmes qui se posent dans leurs départements et les préoccupations des populations qu'ils représentent.

Le budget des départements d'outre-mer est, cette année, essentiellement caractérisé par une progression des dépenses qui, globalement, passent de 306,7 millions de francs en 1971 à 343,9 millions de francs pour 1972, soit une augmentation de 12,1 p. 100. Elle est donc supérieure à celle du budget général qui atteint 9,4 p. 100 par rapport à 1971.

Cette majoration des dotations me paraît traduire un effort réel de la métropole en faveur des départements d'outre-mer. Cet effort, je le souligne dès maintenant, porte notamment sur les subventions d'investissements qui globalement s'accroissent de 13,9 p. 100 en autorisations de programme et de 14,9 p. 100 en crédits de paiement. Nous avons apprécié, comme il convient, cet effort qui nous paraît témoigner d'une volonté politique d'assurer le financement des équipements nécessaires au mieux-être des populations et de contribuer au développement économique et social indispensable de nos départements d'outre-mer.

Nous devons, par ailleurs, rappeler que ce n'est pas seulement, ni peut-être surtout dans le budget dit des départements d'outre-mer, que se trouvent les crédits affectés à ces départements. Un document annexe à la loi de finances dont j'ai résumé l'essentiel dans mon rapport écrit donne la récapitulation de l'ensemble de l'effort financier inscrit au budget des divers ministères techniques en faveur des départements d'outre-mer. Il apparaît que le montant total de cet effort sera de 2.517 millions de francs alors que, répétons-le, le budget des départements d'outre-mer prévoit seulement une somme de 343,9 millions de francs et ne représente donc que 13,7 p. 100 du montant total de l'effort financier accompli en faveur des départements d'outre-mer.

Bien entendu, cela ne simplifie pas la tâche de votre rapporteur, ni celle de la commission des finances lorsqu'il s'agit de procéder à une véritable investigation sur l'effort financier en faveur des départements d'outre-mer, puisque ces crédits inscrits au budget des différents ministères techniques ne sont pas de la compétence de votre rapporteur. Mais c'est un détail ; le problème n'est pas là. Et puisque je me place essentiellement dans les perspectives de la réalisation du VI^e Plan, un problème me paraît se poser qui a une dimension technique et politique telle qu'il me faut vous interroger, monsieur le ministre.

Quel est le rôle du ministre chargé des départements d'outre-mer dans l'inscription de ces crédits au budget des autres ministères ? Quelle peut être son initiative ? Quel contrôle peut-il exercer sur la gestion de ces crédits qui sont à la fois des crédits de dépenses ordinaires et des crédits de paiement ? Si je pose la question au moment où je vais procéder à une analyse des possibilités de réalisations du VI^e Plan, c'est parce que, si les ministères techniques ont sans doute, juridiquement et techniquement, la responsabilité de l'inscription de ces crédits et de l'exécution, en fait et politiquement, vis-à-vis des départements d'outre-mer, de leurs populations, de leurs élus, c'est d'évidence le ministre chargé de ces départements qui supporte la responsabilité.

Evoquant certains de ces crédits lors des débats budgétaires à l'Assemblée nationale, vous déclariez notamment, monsieur le ministre : « Le fait le plus remarquable en ce qui concerne les ministères techniques, c'est la croissance des effectifs de l'éducation nationale qui passent de 14.360 à 15.211. » Sur un autre sujet tout proche, mais qui touche encore au plus vif nos populations, vous ajoutiez : « Les actions de formation professionnelle dans les départements d'outre-mer sont efficacement appuyées par le ministère du travail qui accorde sur son budget des subventions aux différents centres et associations des départements. Ces centres ont formé 1.550 stagiaires en 1970 et reçu un crédit de 20.236.000 francs en 1971. » Et vous poursuiviez, ce qui souligne mon interrogation : « D'après les indications en notre possession, il est permis de penser que ce montant sera encore majoré en 1972. » Cela paraît indiquer que l'initiative appartient aux ministères techniques bien plus qu'au ministre chargé des départements d'outre-mer.

Or, il semble que de l'inscription ou non de ces crédits au budget des ministères dits techniques, de leur choix, de leur volume, résulte cependant une responsabilité assez lourde, parfois très lourde, pour le ministre chargé des départements d'outre-mer. Aussi nous aimerions savoir comment, en ce domaine, peuvent s'exercer réellement son initiative et son contrôle.

En ce qui concerne le budget propre des départements d'outre-mer, les dépenses ordinaires passent de 158.500.000 francs en 1971, à 173.600.000 francs pour 1972. Elles sont, par conséquent, en progression de 9,4 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Je parlerai brièvement des mesures nouvelles. L'une d'entre elles intéresse en particulier le renforcement des effectifs de la sûreté nationale pour des raisons en réalité identiques à celles qu'entraîne l'augmentation de ces effectifs dans les départements métropolitains. Par ailleurs, l'augmentation des moyens mis à la disposition du service militaire adapté devrait se traduire par la création de 83 emplois à La Réunion et en Guyane. Un concours financier supplémentaire, dans le cadre de ces mesures nouvelles, est prévu pour les migrations organisées vers la métropole par le Bureau des migrations des départements d'outre-mer, le « Bumidom », dont en définitive l'action et l'organisation me paraissent sérieuses et dont les initiatives, complétées sans doute encore davantage par les actions de formation professionnelle, devront se poursuivre.

Mais ce sont surtout les dépenses en capital qui doivent retenir notre attention, essentiellement dans la perspective de la réalisation du VI^e Plan. Par rapport au niveau atteint en 1971, les crédits de paiement augmentent de 14,9 p. 100 et les autorisations de programme de 13,9 p. 100. Je relèverai notamment les subventions versées au titre du fonds d'investissement des départements d'outre-mer, le F. I. D. O. M. Au total, comme vous l'avez vu dans mon rapport écrit, c'est de près de 20 millions de francs en crédits de paiement que la dotation de ce fonds est accrue.

En ce qui concerne les autorisations de programme, la répartition indicative — je dis bien « indicative » car nous ne connaissons la répartition définitive qu'après la décision du comité directeur du F. I. D. O. M. qui statue sur l'application

des autorisations de programme — la répartition indicative, dis-je, des dotations de l'exercice 1972 donne la priorité, conformément aux conclusions du rapport de la commission du VI^e Plan des départements d'outre-mer, aux actions en faveur du développement économique, c'est-à-dire, en premier lieu, en faveur de la restructuration de l'industrie sucrière et des plans de relance des plantations de canne et de bananes; en second lieu, en faveur du tourisme par le financement des infrastructures d'approche et de l'hôtellerie; enfin, en faveur de la création d'industries nouvelles par l'attribution de primes d'emploi et d'équipement.

Quelle est la correspondance entre ces dotations et la réalisation des objectifs du VI^e Plan? Examinons brièvement quelles étaient, à la fin du V^e Plan, les perspectives offertes aux départements d'outre-mer.

En premier lieu, nous devons noter que le V^e Plan, malgré certaines progressions, n'avait pas pu modifier les traits fondamentaux de l'économie de nos départements d'outre-mer. Les transferts demeuraient et demeurent le moteur principal de leur économie. On estime ainsi que le solde des transferts vers les départements d'outre-mer a atteint en 1970 près de 2 milliards de francs. Ils ont permis d'élever les niveaux de vie, mais les masses de salaires ou de prestations sociales distribuées par la puissance publique n'ont eu que peu d'influence sur l'agriculture ou l'industrie et, en général, sur l'animation de la vie économique. Le problème de l'emploi demeure donc le problème essentiel.

Si l'on se réfère au rapport du VI^e Plan, on constate qu'il affirme: « Pour les départements d'outre-mer, le VI^e Plan doit permettre une amélioration significative des équipements de nature à stimuler l'appareil productif. »

Je rappelle d'un mot ces objectifs: expansion et modernisation accélérée de l'agriculture qui représente l'essentiel du secteur moteur de la production, cette expansion devant s'accompagner d'une diversification encore insuffisamment réalisée malgré les efforts poursuivis.

Chacun connaît les volumes ou les tonnages envisagés pour les productions traditionnelles dans le cadre du VI^e Plan. Vous en trouverez le détail dans mon rapport écrit. Je les résumerai donc simplement. Ces prévisions, relativement ambitieuses si l'on se réfère aux taux de production connus, sont de 554.000 tonnes pour le sucre, 325.000 tonnes pour la banane et 18.000 tonnes pour les ananas.

Le deuxième objectif, relatif au développement du tourisme, notamment aux Antilles, par un programme d'action qui inclura toutes les activités qui lui sont liées, devrait aboutir à la création de 5.000 unités d'accueil et de 11.000 emplois directs ou indirects.

Dernier objectif: le développement de l'industrie en vue de la création d'emplois en favorisant l'accroissement du nombre des entreprises capables de fournir des produits actuellement importés et par ailleurs en mettant en œuvre des mesures destinées à favoriser l'implantation des entreprises métropolitaines.

Parmi les mesures envisagées pour l'exécution du VI^e Plan, dans le cadre de l'industrialisation, étaient prévues des mesures d'incitation fiscale ou financière. Nous avons entendu les semaines passées les déclarations de vous-même, monsieur le ministre, et de M. le Premier ministre sur ces mesures envisagées et voici que le projet de loi de finances rectificative, dans son article 7, prévoit l'exonération des bénéfices industriels et commerciaux investis par les entreprises métropolitaines dans les départements d'outre-mer. Cet article 7 dispose: « Jusqu'au 31 décembre 1975, les bénéfices industriels et commerciaux réalisés dans les départements de la France métropolitaine par les entreprises soumises au régime de l'imposition d'après le bénéfice réel peuvent être exonérés de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés s'ils sont investis dans les départements d'outre-mer, soit dans la création d'exploitations de même nature, soit dans le secteur de l'hôtellerie. »

Je passe sur les alinéas suivants de l'article, mais je note que, dans le projet de loi de finances rectificative qui va nous être soumis prochainement, figure une disposition prévoyant la mise en œuvre de mesures d'incitation fiscale envisagées dans le VI^e Plan. Peut-être tout à l'heure pourrez-vous, monsieur le ministre, commenter la portée de ces dispositions.

Indépendamment de l'impératif du développement de la production et de la création d'emplois, le VI^e Plan précise, et

je reprendrai volontiers à mon compte cette information: « Compte tenu de l'extrême jeunesse de la population, c'est la formation des hommes qui a été retenue comme objectif fondamental. » Pensez-vous que votre département ministériel aura des moyens suffisants pour atteindre cet objectif?

Par ailleurs, la réalisation du Plan, en dehors des perspectives économiques concernant la création d'emplois ou la rénovation de l'agriculture, supposera un effort de l'Etat en ce qui concerne les équipements, qu'il s'agisse des équipements hospitaliers ou culturels, des équipements urbains, des communications ou des infrastructures rurales.

J'ai cru bon de rappeler sommairement ces orientations, non pas seulement pour faire le point, mais pour tenter de voir où nous en sommes dans la réalisation du VI^e Plan.

La contribution prévue de l'Etat, ministères techniques et F.I.D.O.M., pour le financement de ces actions s'élève à 2.900 millions de francs, la participation du F.I.D.O.M. étant, elle, de 950 millions de francs. Telle était la prévision, ou, en d'autres termes, l'enveloppe financière globale envisagée pour la réalisation du VI^e Plan.

D'après les documents que nous avons reçus, ces efforts, globalement résumés — le détail figure dans mon rapport écrit — se répartiraient de la manière suivante: 963 millions de francs pour ce qu'on peut appeler l'action sur la production, 1.125 millions de francs pour les équipements éducatifs, culturels, sanitaires et sociaux, 811 millions de francs pour l'action sur l'environnement.

Où en sommes-nous à l'heure où nous examinons le projet de budget pour 1972? L'année 1971 a été une année de basse conjoncture budgétaire. Les crédits du F.I.D.O.M. avaient subi une régression de 3 p. 100 par rapport à 1970. Les crédits des ministères techniques croissaient de 5 à 6 p. 100, mais cette croissance ne suffisait pas à compenser la régression que devait subir le F.I.D.O.M.

Pour 1972, il faut au contraire rappeler que le total des crédits, ministères techniques et F.I.D.O.M. réunis, croît à un rythme particulièrement élevé — 24,1 p. 100 en volume, 29,1 p. 100 en valeur — cette progression étant d'évidence très largement supérieure à celle des équipements métropolitains.

Compte tenu de cette progression, on peut, à mon sens, objectivement estimer que le pourcentage d'exécution du Plan sera, dans cette deuxième année, raisonnable et que, si des dotations identiques sont accordées aux départements d'outre-mer dans les années à venir, les objectifs essentiels du Plan pourront être atteints.

Votre commission des finances a précisément indiqué son vœu, tant pour des raisons économiques, sociales et humaines que pour des raisons politiques, de voir les objectifs du VI^e Plan se réaliser dans l'hypothèse haute que je viens de vous indiquer.

Sous le bénéfice de ces observations, elle soumet à votre appréciation le projet de budget des départements d'outre-mer pour l'année 1972. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le débat qui a été ouvert devant le Sénat par M. André Colin, votre rapporteur, constitue le stade final de la procédure budgétaire pour les départements d'outre-mer ce matin, pour les territoires d'outre-mer cet après-midi. Vous êtes appelés, en effet, à vous prononcer sur un projet de budget auquel il ne manque plus que votre approbation pour devenir exécutoire.

Cette approbation, j'ai compris que M. le rapporteur de la commission des finances vous la recommandait. Vous ne serez pas surpris que j'adopte la même attitude.

Mais, si satisfaisant qu'il soit, car il l'est, ce projet de budget ne prétend pas résoudre tous les problèmes qui se posent aux départements d'outre-mer. Du moins les actions qu'il prépare, celles qu'il envisage sont-elles conformes aux objectifs poursuivis par le Gouvernement.

Avant de vous les commenter, je voudrais insister sur un point: la solution de ces problèmes, de nos problèmes, ne dépend pas toujours de l'importance des crédits qui sont consentis, mais aussi et surtout de l'existence de contraintes qui, dans

certain cas, contrarient les efforts entrepris et qu'il importe donc de lever.

La pression démographique, nous le savons tous, se présente, dans trois départements sur quatre, la Guyane étant le quatrième, comme la contrainte essentielle. Personne ne conteste plus désormais ce fait : il est illusoire d'espérer une accélération du développement économique et social sans un ralentissement de la progression démographique, en Guadeloupe, à la Martinique, à la Réunion, surtout lorsque celle-ci atteint un rythme élevé, ce qui est le cas à l'heure actuelle puisque, sur les 1.165.000 habitants, en 1970, de ces départements d'outre-mer, plus de la moitié, 53 p. 100 exactement, a moins de vingt ans.

Certes, le taux d'accroissement naturel est en voie de diminution depuis cinq ans ; il est passé de 2,7 p. 100 par an à 2 p. 100 aux Antilles, et de 3,3 p. 100 à 2,2 p. 100 à la Réunion. Il y a là une évolution intéressante imputable exclusivement à la baisse de la natalité ; je pense qu'il est souhaitable qu'elle se poursuive, et pour ce faire, il nous faut intervenir dans deux domaines : celui de la régulation des naissances et celui des revenus.

Je soulignerai au passage que les femmes fréquentent de plus en plus les centres de consultation déjà ouverts. Une mission médicale, placée sous le contrôle d'un médecin, membre du cabinet du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, s'était d'ailleurs rendue aux Antilles, au mois de mars 1970 ; cette mission devait conseiller et informer l'opinion publique sur la contraception, et en même temps recueillir des renseignements susceptibles de faciliter la mise au point de la législation sur la régulation des naissances. En effet, la loi du 28 décembre 1967 est applicable dans les départements d'outre-mer. Je veillerai, pour ma part, à ce que le règlement d'administration publique fixant les modalités d'application intervienne dans les délais les plus brefs, car nous n'avons que trop tardé.

D'un autre côté, l'augmentation du pouvoir d'achat, facteur favorable à la limitation des naissances, est incontestable. Qu'il s'agisse du salaire minimum interprofessionnel de croissance qui sert de référence à une partie importante des salaires versés dans les départements d'outre-mer, ou des salaires de l'agriculture, du bâtiment et du commerce — je ne parle pas des traitements de la fonction publique car ceux-ci n'appellent pas de commentaires particuliers — il est certain que pour tous ces traitements et salaires, la progression annuelle a été dans les années passées supérieure de 3 p. 100 environ à la progression des prix.

Sur ces deux points, le contrôle des naissances et l'accroissement des revenus, l'orientation est donc nettement tracée et le Gouvernement entend la maintenir. Mais les résultats qu'il en espère — et dont dépend le succès de sa politique — ne sont attendus qu'à moyen et peut-être à long terme. Il faut parallèlement agir dans le court terme ; c'est le rôle du budget qui va essayer de traduire dans les faits cette politique que l'on peut ainsi résumer : l'augmentation du niveau de vie devra être obtenue à l'avenir moins par les transferts que par un accès plus facile à la vie active et par l'essor des secteurs productifs.

Je voudrais, à ce sujet, citer quelques chiffres qui montreront l'importance de ces transferts dont votre rapporteur faisait état tout à l'heure.

En 1970, qui est la dernière année pour laquelle nous ayons des chiffres définitifs, ces transferts ont représenté environ les deux tiers du total des dépenses publiques évaluées à trois milliards de francs et ont correspondu à plus du tiers du produit intérieur brut. L'excédent des prestations sur les cotisations sociales a atteint, à lui seul, 400 millions de francs.

Avec un montant total de 344 millions de francs, à très peu de chose près, le projet de budget qui vous est présenté accuse, par rapport à 1971 — comme le rappelait votre rapporteur — une progression de 12,1 p. 100, supérieure à celle du budget général. Il permet d'envisager la mise en œuvre de la politique que je viens de définir et à laquelle vous avez donné votre accord en votant le VI^e Plan.

J'insisterai surtout sur les mesures nouvelles car dans les discussions budgétaires, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, ce sont toujours les mesures nouvelles qui suscitent le plus d'intérêt et, éventuellement, le plus de discussion.

Nous pouvons considérer que sur les 15.500.000 francs supplémentaires du budget de fonctionnement, 55 p. 100 correspondent à des mesures nouvelles.

Exception faite de différents ajustements qui sont opérés sur les moyens des services et d'un crédit d'un million prévu pour accroître la subvention d'équilibre attribuée au département de la Guyane et que ce département consacra, pour une bonne part, à une subvention exceptionnelle à la commune de Cayenne, ces mesures nouvelles sont liées à la démographie.

La démographie a comme conséquence une urbanisation rapide dans les départements d'outre-mer, plus rapide que dans les départements métropolitains. C'est ce qui explique l'accroissement des tâches des services de sécurité qui, comme l'a rappelé votre rapporteur, reçoivent un léger renfort de dix-sept postes. Je crois qu'il est inutile d'y insister.

Mais surtout, l'arrivée des jeunes à l'âge de travailler, dans les départements d'outre-mer ou en métropole, doit être précédée d'un effort d'éducation et de formation pour rencontrer les meilleures chances de succès. Cet effort est accompli dans le cadre du service militaire adapté et dans celui des migrations organisées par le « Bumidom ».

Le service militaire adapté, qui est maintenant bien accepté et même souhaité dans les départements d'outre-mer, assure la promotion morale, civique et intellectuelle des jeunes gens qui y sont appelés. Les méthodes d'instruction et les programmes sont pour l'essentiel fonction du niveau scolaire des jeunes recrues, c'est-à-dire un niveau scolaire élémentaire et sont, pour l'essentiel aussi, identiques à ceux de la formation professionnelle des adultes dispensée en métropole. De plus, des travaux d'intérêt général exécutés au profit des départements et des communes permettent de parfaire sur le terrain la formation que les jeunes ont reçue dans les centres de formation, tout en apportant une aide appréciée à ces collectivités locales.

À l'heure actuelle, le pourcentage des recrues incorporées dans les rangs du service militaire adapté est de 40 p. 100 dans les départements des Antilles et de la Guyane, ce qui est un chiffre tout à fait respectable. Il n'est que de 13 p. 100 à la Réunion.

C'est pourquoi dans ce crédit supplémentaire de 2,5 millions qui vous est demandé et qui permettra la création de 73 postes nouveaux pour le service militaire adapté, la plupart de ces postes seront affectés au département de la Réunion. Nous espérons ainsi porter à la Réunion le pourcentage d'incorporation dans le service militaire adapté de 13 p. 100 à 15 p. 100 dans le courant de l'année 1972.

Les migrations vers la métropole touchent des personnes dont la moyenne d'âge est de vingt et un ans pour les Antilles et la Guyane et de vingt ans pour la Réunion. En 1966, le nombre des migrants a représenté 25 p. 100, soit un quart de l'excédent des naissances sur les décès, ce qui est une proportion tout à fait notable. Mais en 1970 la proportion était encore plus forte puisqu'elle avait atteint 36 p. 100. Ces jeunes de vingt ou vingt et un ans sont formés professionnellement dans les centres de la formation professionnelle et dans des établissements relevant du « Bumidom », qui intervient aussi dans leur placement.

En 1971 nous pensons que le nombre des migrants en provenance des Antilles et de la Réunion sera de l'ordre de 8.900. Compte tenu du crédit accru de 2,7 millions que nous vous demandons, nous pensons que le chiffre de migrants pourra atteindre 9.700 en 1972.

Par ailleurs, deux ministères accentuent leurs efforts dans les domaines de leur compétence : d'une part, le ministère de l'éducation nationale qui, comme le rappelait votre rapporteur, prévoit d'augmenter ses effectifs de 6 p. 100 en 1972 et, d'autre part, le ministère du travail, de l'emploi et de la population qui majore les subventions qu'il accorde, sur son budget, aux différentes associations et centres de formation professionnelle, subventions qui dépassaient 20 millions de francs en 1971.

Je confirme les chiffres qui ont été donnés par M. le rapporteur sur l'ensemble des prévisions des dépenses civiles des ministères techniques qui interviennent dans les départements d'outre-mer, prévisions estimées, pour 1972, à 1.800 millions de francs.

À ce propos, je voudrais répondre à la question très pertinente et très importante qui m'a été posée par votre rapporteur sur la procédure selon laquelle les crédits des ministères techniques, destinés aux départements d'outre-mer, sont décidés d'abord, appliqués ensuite. Cette question me paraît importante car, hormis les parlementaires élus dans les départements d'outre-mer, je crois que beaucoup de sénateurs — et c'est normal — ignorent cette procédure.

Comme pour la métropole, il revient aux départements et ministères techniques de préparer d'abord, de décider ensuite,

à l'occasion des travaux budgétaires et avant la présentation du budget devant le Parlement, quels sont les projets dont ils prévoient la réalisation.

Cette période préparatoire est naturellement conduite en liaison avec le secrétariat général des départements d'outre-mer et fait, dans certains cas, l'objet de discussions directes entre les ministres. Par la suite, lorsque le budget est voté, une commission interministérielle, où tous les ministères techniques qui exécutent une partie de leur budget dans les départements d'outre-mer sont représentés, est réunie sous la présidence du ministre chargé des départements d'outre-mer.

Cette commission a pour mission de fixer avec précision les investissements qui seront faits, d'en déterminer les priorités et, éventuellement, de provoquer certains aménagements.

Dans la plupart des cas, la commission, présidée par le ministre, parvient à un accord; mais il peut se faire que cet accord soit impossible et je citerai, pour l'année 1971, en prévision du budget de 1972, un cas où cet accord n'a pas été réalisé: il s'agissait de la répartition entre le ministère d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer et le ministère de l'équipement de l'inscription d'un crédit intéressant les ports maritimes, le ministère d'Etat réclamant que cette inscription soit faite au ministère de l'équipement — comme cela nous paraissait normal — et le ministère de l'équipement affirmant qu'il fallait poursuivre les errements et continuer les inscriptions au F.I.D.O.M.

Ce conflit a été porté devant le Premier ministre — comme cela aurait été le cas pour un département métropolitain — et M. Chaban-Delmas a tranché en décidant que, pour le budget de 1972, les crédits des ports maritimes seraient encore inscrits au F.I.D.O.M. mais qu'à partir de l'année 1973 ils devraient l'être au budget du ministère de l'équipement.

Telles sont, mesdames, messieurs, les conditions dans lesquelles est réalisée la coordination, toujours nécessaire et parfois difficile, entre le ministère chargé des départements d'outre-mer et les ministères techniques pour les investissements de ces ministères dans les départements d'outre-mer.

Il n'en reste pas moins que le ministère chargé des départements d'outre-mer a une responsabilité particulière, car elle est totale, en ce qui concerne les dépenses d'investissements inscrites au F. I. D. O. M. Ces dépenses, pour l'année 1972, exprimées en autorisations de programme, atteignent 178.400.000 francs, chiffre supérieur à celui des dépenses ordinaires. Près de 95 p. 100 de ces autorisations de programme sont affectés au F.I.D.O.M. dont la dotation est accrue de 14,1 p. 100 par rapport à 1971.

Comme votre rapporteur je pense que nous pouvons, en raison de cette inscription, être raisonnablement optimistes quant aux deux premières années d'exécution du VI^e Plan dans les départements d'outre-mer. Normalement, à la fin de l'année 1972, si les crédits que nous vous demandons nous sont accordés, le pourcentage d'exécution du Plan dans ces départements devrait atteindre 33 p. 100, soit le tiers de l'hypothèse haute, ce qui est une proportion très raisonnable et même satisfaisante, en tout cas certainement supérieure à celle qui sera atteinte dans la plupart des régions métropolitaines.

Les objectifs du VI^e Plan ont été établis à partir des principales options qui insistent sur le fait que ce Plan devait agir plus directement sur les secteurs productifs étant entendu que l'agriculture restera, durant les prochaines années, un secteur fondamental de la croissance économique, que l'industrialisation, réduite jusqu'à présent, est essentielle à la croissance et à l'emploi et que, par conséquent, elle doit être favorisée.

C'est dans cet esprit, mesdames, messieurs, que vous aurez à discuter, à l'occasion du collectif budgétaire, de cet article 7 dont votre rapporteur a fait état tout à l'heure et dans lequel j'ai beaucoup de confiance pour accélérer les investissements dans les départements d'outre-mer.

Troisième considération, enfin: le tourisme représente pour les départements d'outre-mer, en particulier pour les départements antillais, une possibilité primordiale de développement.

Pour ce qui concerne l'agriculture, nous devons, comme c'est le cas dans le monde entier, préparer le passage d'une agriculture de main-d'œuvre à une agriculture compétitive. Si l'on se réfère aux résultats de la campagne 1970-1971, les prévisions peuvent paraître ambitieuses pour les trois principaux produits; nous visons 554.000 tonnes pour le sucre, 325.000 tonnes pour

les bananes, 18.000 tonnes pour l'ananas. Ces prévisions me semblent cependant réalistes car pour le secteur agricole, qui est déjà relativement développé outre-mer, des mesures de modernisation suffisent; actuellement en cours d'application, ces mesures doivent à la fois améliorer le rendement et favoriser la compétitivité et, par là même, ouvrir le marché européen à ces productions.

Pour ce qui est de l'industrie, nous devons convenir que les conditions locales ne se prêtent pas à une industrialisation spontanée et que les industries secondaires qui ne portent pas sur la transformation des produits naturels tiennent peu de place dans l'économie des départements d'outre-mer.

Les incitations financières et fiscales ont permis un certain nombre de créations au cours du V^e Plan et nous attendons que l'application de l'article 7 du projet de loi de finances rectificative pour 1971, qui stipule que, sous certaines conditions, les bénéfices industriels et commerciaux réalisés en métropole et réinvestis dans les départements d'outre-mer pourront être exonérés de l'impôt sur le revenu ou sur les sociétés, provoque une relance des investissements outre-mer. En effet, si cet article 7 est voté, comme je l'espère, par l'Assemblée nationale et par le Sénat, il conduira à une subvention de 50 p. 100 — j'insiste sur ce chiffre — des investissements réalisés dans les départements d'outre-mer par les sociétés métropolitaines qui décideront de réinvestir leurs bénéfices dans ces départements.

A l'effet stimulant qui est attendu de cette mesure s'ajoutera, pour le tourisme notamment, celui qui résultera des disponibilités accrues de la Caisse centrale de coopération économique dont le plafond des prêts — je le signale au passage — passe à 200 millions de francs, soit une augmentation de 17,6 p. 100. Dans ces conditions, la mise en service des 5.000 unités d'accueil qui sont prévues dans les départements d'outre-mer pour le tourisme et qui devraient entraîner la création de 11.000 emplois, directs ou indirects, apparaît comme un objectif accessible, cela d'autant plus que la tendance qui se manifeste depuis quelques années et le nombre de projets portés à la connaissance de l'administration confirment le caractère raisonnable de cette perspective que je viens de tracer devant vous.

Le VI^e Plan prévoit que 963.200.000 francs seront consacrés à ces actions de production, dont 40 p. 100 environ à la charge du F. I. D. O. M.

Les propositions qui seront soumises au comité directeur du F. I. D. O. M. mettront l'accent sur les actions économiques. Si les propositions que nous présentons sont acceptées, le F. I. D. O. M. aura consacré aux actions économiques, en deux ans, 46 p. 100 environ de son enveloppe quinquennale.

En 1972, 70 p. 100 de l'inscription budgétaire seraient ainsi utilisés pour le financement des plans de relance de la canne et de la banane, la restructuration de l'industrie sucrière, les investissements liés au tourisme et les créations d'industries nouvelles par l'attribution de primes d'équipement.

Par ailleurs, 27.500.000 francs pourraient être affectés à l'infrastructure économique et 15.000.000 de francs au développement de la construction et aux opérations de rénovation urbaine.

Quant à la section locale, dont les crédits sont délégués globalement aux départements, qui en sont ensuite les maîtres, elle va être revalorisée pour la première fois depuis trois ans, si vous suivez mes propositions, et sera portée à 30 millions de francs.

Les ministères techniques agissent dans les conditions que j'expliquais tout à l'heure et après examen de leurs projets par la commission interministérielle de coordination des investissements.

Le document budgétaire récapitulatif montre que le montant des dépenses en capital de ces ministères techniques — dépenses en capital à réaliser dans les départements d'outre-mer — est de l'ordre de 320 millions de francs en 1972 contre 240 millions en 1971. A ce chiffre, il convient d'ajouter la dotation du ministère de la santé publique, qui ne figure pas, vous l'avez constaté, dans le document récapitulatif, car ce ministère n'avait pas achevé ses calculs, et une augmentation de la dotation du ministère de l'agriculture par rapport aux chiffres qui sont indiqués, augmentation que je pense avoir obtenue de mon collègue de l'agriculture.

Je crois avoir montré, mesdames, messieurs, après votre rapporteur, que le projet de budget qui vous est présenté, tant par le volume de ses crédits que par le choix des actions, était cohérent avec les objectifs de la politique que nous avons définie.

J'espère que votre vote montrera que vous avez été sensibles au respect de cette exigence. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous dire, monsieur le ministre, combien nous nous réjouissons de vous voir siéger dans les conseils de gouvernement en qualité de ministre d'Etat. A notre avis, il devrait toujours en être ainsi car, à la vérité, le ministre chargé des départements d'outre-mer n'est pas un ministre comme les autres. En effet, au-delà des responsabilités spécifiques que vous exercez à notre égard et qui s'inscrivent en termes de crédits, dont vous avez la gestion propre, dans cet opusculé budgétaire soumis aujourd'hui à notre examen, vous exercez en outre, pour l'ensemble de nos affaires, un pouvoir de tutelle qui vous confère une certaine prérogative d'intervention pour tout ce qui ressortit aux attributions des divers ministères techniques. C'est ce qui nous vaut de nous être commodément installés dans l'habitude de procéder, avec le ministre chargé des départements d'outre-mer, à l'occasion de la discussion du budget de son ministère propre, à un tour d'horizon de l'ensemble des questions concernant les départements d'outre-mer alors même que beaucoup d'entre elles relèvent du pouvoir de décision des ministres concernés.

Qu'est-ce qui caractérise actuellement la situation dans les départements d'outre-mer ? Considérons d'abord la situation politique de ces quatre départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

On note depuis quelque temps une certaine agitation spasmodique plus ou moins synchronisée, téléguidée par un chef d'orchestre invisible. Des équipes de jeunes intellectuels, polarisés par l'évolution de l'Afrique et impatients de jouer au ministrucule, parlent d'autonomie, voire d'indépendance comme des perroquets habilement manipulés. Par des manifestations organisées dans le cadre propice des lois de la République et par la recherche délibérée d'incidents divers, ils s'efforcent d'accréditer dans les esprits l'idée de nations martiniquaise, guyanaise, réunionnaise et guadeloupéenne. Des zéloteurs les incitent et les encouragent dans leur entreprise, promettant aide et assistance aux nations autonomes qu'ils viendraient à constituer. Mais il se trouve que ce sont ces mêmes promoteurs que j'ai entendus ici, à cette tribune, refuser les crédits de coopération au motif qu'aider et assister les jeunes Etats est une entreprise insidieuse inspirée du néo-colonialisme, une manière d'intervenir dans leurs affaires pour entamer leur souveraineté.

Mes chers collègues, je note que, pendant trois cents ans et plus, ces quatre territoires ont été des colonies françaises livrées à l'exploitation capitaliste des commerçants du Havre, de Nantes, de Bordeaux et de Marseille. Acheter leurs productions le meilleur marché pour les revendre le plus cher possible : telle était la règle d'or du colonialisme flamboyant.

Notre citoyenneté française nous imposait le devoir de participer aux guerres dans lesquelles la patrie était engagée, mais le budget de l'Etat ne nous apportait aucune aide, sauf en cas d'événement majeur, comme l'éruption de la montagne Pelée.

Chaque territoire devait se suffire à lui-même, en vertu du principe de l'autonomie financière. C'est ce qui explique que nous croupissions dans le pian, la lèpre, la typhoïde, le paludisme, la syphilis et la tuberculose galopante, et personne, que je sache, n'a jamais élevé la voix en ces temps-là pour réclamer en notre nom des franchises politiques.

En témoignage de notre fidélité jamais démentie, même au sein des pires épreuves, la nation par un vote unanime de son Parlement, voilà quelque vingt-cinq ans, nous a intégrés en son sein et associés plus intimement encore à son destin en qualité de département français.

Cette intégration a littéralement changé l'aspect des choses et la condition des hommes qui vivent dans ces vieilles provinces françaises. Maintenant, comme nous coûtons quelques sous à la nation, il se trouve brusquement des hommes qui nous aiment tellement et qui ont un tel souci de notre dignité qu'ils voudraient nous faire sortir de cette Communauté française pour nous envoyer dériver je ne sais où, jusqu'à parvenir dans les bras du protecteur que l'on devine.

Je récuse, pour ma part, ce zèle intempestif et outreucidant, cette générosité qui n'est qu'une forme d'hypocrisie machia-

velique, paravent commode de l'égoïsme le plus féroce et le plus sordide.

Nous sommes trop instruits des réalités historiques et sentimentales de notre petite île de la Martinique, et trop pénétrés du sens profond de ses intérêts et de ses aspirations, pour nous laisser prendre à cet attrape-nigaud pour intellectuels au cerveau échauffé. C'est dans la France, et avec la France, que nous entendons accomplir notre destin, quelle que soit la forme de gouvernement qu'elle viendrait à se donner. Et même si un jour, ce qu'à Dieu ne plaise, elle devait sombrer dans les délices du bolchevisme ou du facisme, je n'en continuerais pas moins à l'affirmer avec tout autant de sincérité et de conviction. C'est assez dire que nous sommes dans la France, aujourd'hui comme hier, pour le meilleur comme pour le pire.

J'en viens maintenant aux considérations proprement budgétaires.

Je voudrais, d'abord, faire une remarque de caractère général. La France forme, avec les quatre départements d'outre-mer, une communauté de quelque cinquante millions d'habitants inégalement répartis en quatre-vingt-dix-neuf départements, dont quatre-vingt-quinze métropolitains et quatre d'outre-mer.

Le budget de la Nation, pour l'année 1972, s'élève à quelque 220 milliards de francs pour les opérations à caractère définitif et à environ 24 milliards pour les opérations à caractère temporaire, c'est-à-dire pour les prêts et avances diverses remboursables.

Dans ce budget, l'effort programmé en faveur des quatre départements d'outre-mer se traduit par les chiffres de 2.500 millions pour les opérations à caractère définitif, c'est-à-dire pour les crédits budgétaires de fonctionnement et d'équipement, et à 200 millions pour les opérations de trésorerie, non compris les prêts du crédit agricole, de la caisse d'aide aux collectivités locales ou de la caisses des dépôts et consignations. La part des départements d'outre-mer dans ce budget représente ainsi un quatre-vingt-neuvième des crédits budgétaires et un centième des crédits de trésorerie.

Il convient d'ajouter à cela le concours attendu du fonds européen de développement de Bruxelles, qui prend à sa charge certaines dépenses d'équipement routier dans les départements d'outre-mer.

Notons également qu'à partir du 1^{er} janvier 1972 le fonds social européen est étendu aux départements d'outre-mer. Le budget de l'Etat sera ainsi désormais à même de récupérer, selon les termes de la convention générale, 50 p. 100 des sommes qui sont ou pourraient être consacrées annuellement, soit à la rééducation professionnelle et à la réinstallation des travailleurs en chômage, soit au maintien du niveau de vie par des aides appropriées aux travailleurs dont l'activité est momentanément suspendue.

Espérons qu'à la faveur de cette extension aux départements d'outre-mer du champ d'application du fonds social européen, le Gouvernement voudra bien mettre en place, dans ces départements, les premières mesures d'aide directe aux chômeurs.

Dans le budget général de la Nation, qui — rappelons-le — s'élève à 244 milliards de francs, les crédits budgétaires proprement dits atteignent 220 milliards de francs, soit 90 p. 100, et les crédits de trésorerie 24 milliards de francs, soit 10 p. 100.

En ce qui concerne la part consacrée aux départements d'outre-mer, on observe sensiblement la même proportion entre crédits budgétaires et crédits de prêts : 2 500 millions de francs pour les premiers et 200 millions pour les seconds, compte non tenu des avances de la caisse nationale du crédit agricole.

Pour ce qui est de la répartition en dépenses civiles et dépenses militaires, les parts respectives sont de 86 p. 100 pour les premières et de 14 p. 100 pour les secondes dans le budget national. Pour les départements d'outre-mer elles sont de 91 p. 100 pour les dépenses civiles et de 9 p. 100 pour les dépenses militaires.

La répartition en dépenses de fonctionnement et dépenses en capital correspond, au budget général, à 86 p. 100 pour le fonctionnement et à 14 p. 100 pour l'équipement ; pour les départements d'outre-mer, les dépenses de fonctionnement représentent 83 p. 100 contre 17 p. 100 pour les dépenses en capital.

Qu'il s'agisse donc de son volume global ou de sa répartition en dépenses civiles et dépenses militaires, en dépenses de fonctionnement et dépenses en capital, en crédits budgétaires proprement dits et crédits de trésorerie, la dotation prévue au budget

de 1972 en faveur des départements d'outre-mer nous semble correcte, j'aurais été tenté de dire « normalisée », n'étaient toutes les turpitudes que ce terme permet de recouvrir depuis quelque temps.

Je rends volontiers hommage, monsieur le ministre, aux efforts que vous avez déployés pour parvenir à ce résultat, d'autant que les recettes espérées de ces départements au titre de leur contribution au budget de l'Etat représentent à peine 30 p. 100 de cette dotation. Cela, je tiens à le rappeler à l'intention des thaumaturges et autres faiseurs de miracles, sans faire un complexe d'assistés, car pour moi, c'est cela la signification de la départementalisation.

Je voudrais maintenant considérer cette dotation pour 1972 par rapport aux exigences du VI^e Plan de développement économique et social, qui en est à sa deuxième année de mise en application.

Le VI^e Plan — 1971-1975 — a prévu, pour les départements d'outre-mer, une dotation en capital de 1.950 millions de francs au titre des ministères techniques et 950 millions au titre du F. I. D. O. M.

Au budget de 1972, les prévisions de dépense en capital sont de 249 millions de francs contre 254 millions en 1971, au titre des ministères techniques et de 161 millions contre 141,5 millions en 1971, au titre du F. I. D. O. M. Ce dernier augmente donc de 14 p. 100 cependant que les dépenses d'équipement des ministères techniques restent relativement stationnaires.

Arithmétiquement, nous prenons du retard par rapport aux dotations du VI^e Plan puisque l'addition des crédits de 1971 et 1972 ne représente pas les deux cinquièmes des crédits globaux. Mais vous avez expliqué, monsieur le ministre, que l'exécution du plan quinquennal ne suit pas un processus linéaire, cinquième par cinquième. Nous vous faisons donc confiance, pour que les crédits suivent une courbe ascendante qui permette de rattraper ce retard durant les trois années à venir de manière à parvenir à une complète exécution du Plan à la fin de 1975.

Après ces considérations de caractère général, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur un certain nombre de points d'application, aussi bien pour ce qui concerne vos attributions spécifiques que dans le cadre de la mission de tutelle générale qui vous est impartie.

Tout d'abord, une lacune d'ordre législatif. En 1968, nous avons voté une loi de rattrapage tendant à étendre à nos départements d'outre-mer toutes les dispositions du code civil qui n'y étaient pas encore applicables. Mais la rédaction de cette loi n° 68-1092 du 4 décembre 1968 fait que seules ont été étendues à ces départements les dispositions qui ont modifié le code civil en vigueur dans la métropole, de sorte que les lois qui n'avaient pas été promulguées dans les départements d'outre-mer lorsqu'ils étaient colonies et qui n'ont pas fait par la suite l'objet de modifications en métropole ne sont pas étendues aux départements d'outre-mer.

C'est le cas, notamment, de toutes les dispositions concernant l'absence. Les situations créées par les jeunes gens qui ont disparu alors qu'ils quittaient la Martinique en cachette, la nuit, pour aller rejoindre les forces françaises libres pendant la dernière guerre sont, de ce fait, quasi insolubles.

Nous souhaiterions que puisse être réglée la situation des terrains demeurés vacants dans la ville de Saint-Pierre depuis l'éruption de la montagne Pelée en 1902. L'urbanisation de cette ville s'en trouve littéralement bloquée.

Toujours dans le domaine législatif, je vous rappelle, monsieur le ministre, que l'absence de toute législation sur les loyers dans les départements d'outre-mer crée une situation scandaleuse et proprement intolérable. Nous sommes, je crois, le seul territoire français où n'existe actuellement aucune loi protégeant les locataires contre les abus des propriétaires.

S'agissant du secteur administratif, nous aimerions savoir ce qu'est devenu le projet de création d'une sous-préfecture dans le sud de la Martinique, qui nous a été promise pour 1972. Je rappelle que la Réunion compte quatre sous-préfectures, la Guadeloupe trois et la Martinique une seule jusqu'à présent. Il en résulte un sous-encadrement administratif manifeste.

La grande affaire des départements d'outre-mer, monsieur le ministre, est — nous le savons tous — leur sous-développement économique qui crée une distorsion par rapport aux besoins d'une population en progression continue. Cela m'amène à formuler quelques observations et suggestions concernant le secteur économique.

Tout d'abord, le sucre de canne doit redevenir une des pièces maîtresses de la charpente de notre économie tropicale. Vous avez affirmé votre volonté d'aider la Martinique à retrouver son potentiel sucrier ; nous vous en remercions, monsieur le ministre. Il faut sauver le sucre de la Martinique, car il constituera très bientôt l'un des meilleurs secteurs de l'économie mondiale. Les experts internationaux annoncent, en effet, une montée très sensible des prix au cours des dix années à venir eu égard à la sous-production mondiale par rapport au développement des besoins, notamment des pays sous-développés qui tendent à devenir de gros consommateurs. Une « actualisation » des prix de référence de l'accord international sur le sucre a déjà été demandée.

Monsieur le ministre, j'élève une protestation indignée contre l'arrêté du ministère des finances qui taxe la banane à 2,20 francs le kilogramme au détail. Nous comptons sur votre haute autorité pour faire rapporter cet arrêté scélérat qui nous coupe les jarrets au moment même où la production consent des efforts inouïs pour l'amélioration de la qualité. Il nous ramène à 1957, au moment où la banane était taxée à deux francs le kilogramme hors T. V. A. Or, depuis, non seulement la T. V. A. est appliquée à la banane, mais tous les éléments qui concourent à former le prix de revient n'ont cessé d'augmenter : le matériel agricole, les engrais, les frets, l'emballage, les salaires et les charges sociales.

De la fin du mois de juin dernier à la mi-septembre, les cours ont été catastrophiques. A peine commençaient-ils à se redresser et à permettre aux producteurs de retrouver leur souffle que le ministre des finances intervenait avec une brutalité déconcertante, sans aucune concertation avec les professionnels, pour ruiner leurs espérances.

S'agissant de la banane, je vais, par ailleurs, vous faire part de l'appel de détresse qui nous parvient des petits planteurs du sud de la Martinique. En 1963, nous avons subi le cyclone *Edith*, qui a détruit la totalité des plantations de la Martinique. La caisse de crédit agricole a alors consenti à des prêts à moyen terme — de sept ans — jusqu'en 1970, pour la remise en route des plantations. Il y a eu encore les cyclones *Inès*, en 1965, *Beulah*, en 1968, *Dorothy*, en 1970, l'intervalle entre deux cyclones dévastateurs étant agrémenté d'une sécheresse abominable, qui a même affecté les jeunes cocotiers. C'est tout dire !

La production est tombée de 202.000 tonnes en 1966 à 191.000 tonnes en 1967, à 173.000 tonnes en 1969 et à 127.000 tonnes en 1970. Nous jouons littéralement de malchance. Les petits planteurs du sud de la Martinique sont ruinés et ils ne peuvent pas rembourser les dernières annuités du prêt de 1963.

Il faut faire quelque chose, monsieur le ministre, pour aider à leur désendettement. Ne pourrait-on pas utiliser à cette œuvre salvatrice une partie des fonds bloqués au G. I. E. B. et qui proviennent des bénéfices réalisés sur les importations étrangères ? Ne pourrait-on pas également créer une taxe parafiscale sur les bananes importées de toutes provenances, dont le produit permettrait d'intervenir dans des cas ponctuels ?

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de vous pencher sur le sort des petits planteurs de bananes du sud de la Martinique et, comme notre collègue M. Valeau vous le dira, la situation est aussi dramatique pour les planteurs de la Guadeloupe.

En attendant les effets du plan de relance, l'ananas de la Martinique devrait se maintenir à la faveur de l'aide du F. O. R. M. A. et des ristournes consenties pour les Ivoiriens dans le cadre de l'accord professionnel qui est intervenu. Mais il faudrait veiller à ce que cette ristourne parvienne jusqu'au planteur de manière à l'encourager et à l'inciter à reprendre ses cultures. Autrement cette ristourne deviendrait une rente à la paresse et transférerait les responsabilités de la production de la Martinique à la Côte-d'Ivoire.

Au 30 octobre dernier, les statistiques douanières indiquent que, sur plus de 24.000 tonnes qui ont été importées, la Côte-d'Ivoire a introduit en France 13.169 tonnes et la Martinique seulement 6.179, soit moitié moins. Nous sommes loin des « 50/50 » qui était la base de la convention. La Martinique a une dure pente à remonter pour retrouver la place qui lui revient et ses efforts méritent d'être suivis avec la plus grande attention.

Le rhum aussi pose des problèmes, monsieur le ministre. Maintenant que nous avons consenti les efforts nécessaires pour produire des rhums légers, voici que nos partenaires allemands soulèvent des difficultés pour accepter notre production au sein du Marché commun.

Au *Journal officiel* du 13 août dernier, j'ai vu paraître un décret n° 71-663 du 11 août 1971 qui crée une taxe de solidarité sur les graines oléagineuses au profit de la caisse centrale de secours mutuel agricole.

Nous, les départements d'outre-mer, nous sommes encore en dehors du champ d'action de la mutualité sociale agricole, mais ne pourrait-on pas envisager une taxe à l'arrivée en France sur les rhums en provenance de toutes origines et qui permettrait de venir au secours des petits planteurs de cannes éprouvés par les calamités successives dont je viens de parler ?

Quand un litre de rhum à 55° est vendu 20 francs dans le commerce, le producteur touche 2,50 francs. Le ministre des finances prend, au passage, 13 francs. Ne pourrait-on pas consentir à abandonner une petite part de cet énorme prélèvement pour sauver les producteurs ?

La situation de notre agriculture, comme vous le voyez, est loin d'être brillante. Des mesures énergiques ont été prévues au VI^e Plan pour la rétablir au niveau qu'elle doit occuper dans notre économie et nous vous demandons d'y tenir la main, monsieur le ministre. Mais le VI^e Plan a également dressé un programme de développement des industries de production et de l'industrie hôtelière.

Hommage soit rendu, monsieur le ministre, aux efforts que vous avez déployés pour lever les réticences du ministre des finances, puisqu'au projet de loi de finances rectificative figure un article 7 qui permettra d'exonérer de tous impôts les bénéficiaires industriels et commerciaux que les entreprises métropolitaines viendraient à investir dans les départements d'outre-mer. Je vous félicite vivement, car il y a dix ans que nous attendons cela. J'espère que nos départements sauront saisir la chance qui leur est offerte et qui leur permettra de donner sur place du travail aux jeunes et de rendre sans objet la migration organisée. Mais bien que nous soyons tous d'accord pour que priorité absolue soit accordée à la promotion industrielle, créatrice d'emplois, en attendant les résultats espérés des diverses mesures prises à cette fin, il faut cependant vivre au jour le jour.

Cela nous amène à mettre l'accent sur les questions sociales. Au *Journal officiel* du 1^{er} décembre a paru l'arrêté qui relève le salaire minimum interprofessionnel de croissance dans les départements d'outre-mer dans la même proportion, 2,29 p. 100, que dans la métropole. Nous nous réjouissons de ce parallélisme, mais nous souhaiterions que vous nous donniez l'assurance, monsieur le ministre, que l'objectif de rattrapage n'est pas pour autant abandonné et que nous pourrions rattraper le retard que les événements de mai 1968 nous ont occasionné.

Monsieur le ministre, la parité globale des allocations familiales a pris un retard inquiétant. D'avril 1967 à août 1971, sept mesures de rajustement des allocations familiales sont intervenues en métropole pour un total de 29,8 p. 100. Dans les départements d'outre-mer, deux seulement de ces mesures ont été répercutées, l'une en février 1968, l'autre en août 1969, pour un total de 9 p. 100, ce qui donne un décalage de 20,8 p. 100. Une mesure s'impose d'extrême urgence en ce domaine.

Je me dois également de vous signaler, monsieur le ministre, une catégorie sociale très méritante qui ne bénéficie pas encore des allocations familiales : ce sont les travailleurs indépendants et, plus particulièrement, les artisans. Deux lois ont étendu à cette catégorie de travailleurs la couverture des risques vieillesse et maladie, invalidité, maternité, mais leur mise en application vient buter sur l'absence d'allocations familiales.

J'ai évoqué le vide législatif qui existe en matière de réglementation des loyers. Tout aussi grave est la réduction des programmes de construction de logements. Il y a, au niveau des sociétés immobilières d'économie mixte, une situation qu'il faut clarifier, car elle fait obstacle au développement des programmes. Vous vous efforcez d'y parer, monsieur le ministre, en mettant en place un système parallèle de construction de logements très économiques par le truchement du Fonds d'action sociale des caisses d'allocation familiale. L'arrêté du 4 octobre, paru au *Journal officiel* du 20 octobre 1971, permet en effet de prélever une masse de 20 millions de francs destinés à l'amélioration de l'habitat et à la résorption des bidonvilles. Soyez vivement félicité pour cette initiative, mais ne perdez pas de vue, monsieur le ministre, le problème névralgique de la S.I.M.A.G.

On ne peut pas évoquer les problèmes des départements d'outre-mer sans parler de la démographie galopante dont nous sommes affligés. A la Guadeloupe, il y a deux centres de *planning* familial à plein temps et cinq autres centres à temps partiel ; de plus, sept centres d'information orientent les consul-

tantes vers les médecins. A La Réunion, il y a huit autres centres de consultation à temps plein. A la Martinique, nous n'avons que deux centres, l'un à Fort-de-France, l'autre à Trinité. Je vous demande, monsieur le ministre, de parfaire l'équipement de la Martinique, de manière que nous puissions parvenir au mêmes résultats qu'à la Guadeloupe et à la Réunion quant au nombre de consultations.

Je voudrais enfin signaler à votre attention quelques autres points. Le centre de formation professionnelle de Trinité n'est pas encore de plein emploi. La charge en incombe au ministère du travail puisque votre budget n'a aucune inscription à ce sujet, mais il serait souhaitable qu'on y crée d'autres sections. Je suggère notamment la création d'une section des métiers du livre. Nous n'avons pas non plus de section d'ébénisterie dans les centres masculins et je le déplore, car cette branche de l'artisanat est susceptible d'un bel avenir à mesure que s'élève le niveau de vie.

Je vous donne mon plein accord pour la continuation du programme de migration, tout en sollicitant votre attention sur la question du logement des migrants en France. J'ai l'impression que l'effort, dans ce secteur, s'est quelque peu relâché ces derniers temps.

S'agissant de l'accueil et de l'encadrement des migrants, j'ai eu l'occasion, le 20 novembre dernier, d'assister au côté de M. le secrétaire général de votre ministère à l'inauguration d'un magnifique foyer socio-culturel antillo-guyanais à Clermont-Ferrand. Je vous fais mes très vifs compliments pour cette belle réalisation. Espérons que dans un proche avenir vous nous inviterez à l'inauguration de ceux de Marseille et de Lyon.

Puis-je enfin, pour conclure, vous demander, monsieur le ministre, de veiller à ce que le public, dans les départements d'outre-mer, soit informé de tout ce qui se fait en sa faveur ? Le programme des stations de l'O.R.T.F. dans ces départements devrait faire une place constante à l'information objective, de telle sorte que le public connaisse les réalisations.

Je suis persuadé que certaines attitudes procédant d'un bourrage de crâne systématique pourraient être facilement redressées par une information objective. Je suis, en ce qui me concerne, disponible pour tous les « face-à-face » qui viendraient à être organisés.

Administrer les départements d'outre-mer est une tâche difficile, monsieur le ministre, mais combien exaltante. Nos vœux fervents vous accompagnent dans votre mission. Vos brillants états de service nous donnent l'assurance que vous saurez la mener à bien. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Gargar. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes de ceux qui déplorent le rôle mineur assigné au Parlement dans l'examen du budget présenté par le Gouvernement.

Ce n'est sûrement pas par hasard que le ministre d'Etat chargé des mauvaises relations avec le Parlement a lancé son offensive contre les chambres après que son parti eut condamné le « régime d'assemblée ».

Quelques observations et critiques sur le contenu budgétaire, là s'arrêtent les prérogatives des parlementaires qui n'ont aucune possibilité, eu égard aux dispositions sacro-saintes du vote bloqué et de l'article 40, d'apporter des modifications de chapitres ou de titres budgétaires.

S'il en était autrement, nous aurions, sans rompre l'équilibre du budget qui nous est soumis, proposé une notable réduction de crédits aux chapitres 34-21 et suivants sous la nomenclature « police nationale dans les départements d'outre-mer », où plus de 5 milliards sont prévus au titre de l'exercice 1972. Nous les aurions ramenés raisonnablement à 3 milliards et affecté les 2 milliards ainsi dégagés au chapitre 41-51 sous l'intitulé « Subventions obligatoires aux collectivités locales et encouragement à la construction immobilière » dont la dotation, pour 1972, ne dépasse pas 1.700 millions. Les populations concernées n'ont que faire d'une police proliférante et onéreuse.

Nous aurions procédé de même pour les chapitres 34-41 et suivants figurant sous l'intitulé « service militaire adapté » doté d'un crédit, pour 1972, de près de 5 milliards. Une réduction d'un milliard servirait aux constructions scolaires.

Les 300 millions supplémentaires prévus en mesures nouvelles pour l'émigration et le « Bumidon » seraient reportés à la rubrique « Jeunesse et sports », chapitre 46-91. Le faible impact que

connaît cette opération de transfert de population en France ou au Canada, étant donné l'importante démographie de ces pays sous-développés et sous-industrialisés, ne justifie pas une telle majoration de crédits. La rubrique « Développement industriel et scientifique » s'accommoderait fort bien d'un pareil supplément de crédits.

J'arrête là mes propositions, lesquelles, si elles paraissent chimériques dans la conjoncture politique présente, seraient dans d'autres circonstances bénéfiques pour les populations que nous représentons ici.

Mais les choses étant ce qu'elles sont, revenons au budget des départements d'outre-mer tel qu'il nous est présenté. Certains rapporteurs et parlementaires de l'Assemblée nationale ont signalé à plaisir que ce budget est un budget de progrès, mais à travers leurs propos se dégagent des appréciations critiques qu'on pourrait bien prêter à l'opposition. Pour notre part ce budget, en dépit des apparences, n'est qu'une reconduction de celui de 1971 assorti d'un rajustement tenant compte de la dépréciation monétaire et de la hausse constante du coût de la vie.

N'est-ce pas le rapporteur au Sénat, M. André Colin, qui mentionne que « l'erreur politique qui avait consisté lors de la dévaluation de 1969, à faire peser plus lourd sur ce budget le poids de l'austérité est corrigée » ? Nous sommes loin de tout effort de rattrapage.

Il est donc normal que l'examen d'ensemble du budget 1972 laisse apparaître un accroissement des dépenses prévisionnelles grevées au départ de dépenses improductives, notamment les crédits supplémentaires pour la police, constamment renforcée en vue d'une massive répression contre la jeunesse de ces pays.

Quant aux subventions au titre du F.I.D.O.M., si elles figurent en augmentation, c'est, pour partie, compenser la réduction de 400 millions de francs subie en 1971.

D'autre part, la ventilation de ces crédits telle qu'elle se présente ne nous satisfait pas pleinement, désireux que nous sommes de connaître la répartition entre les départements d'outre-mer et leurs affectations précises.

Comme le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, nous nous élevons une fois de plus contre le procédé consistant à financer le déficit d'exploitation d'usines à sucre par des crédits d'investissement échappant à tout contrôle et bien souvent détournés de leur objet au profit d'activités tertiaires dont les départements d'outre-mer sont sursaturés. Par ces biais, les collectivités publiques se voient frustrées de crédits d'équipement dont elles ont grand besoin.

S'agissant de la situation économique et sociale des départements d'outre-mer, les rapporteurs mettent en évidence que le VI^e Plan n'a pu modifier certains aspects fondamentaux de leur économie, caractérisée par d'importants transferts et le sous-emploi endémique.

Pour agir favorablement sur cette économie, on a pensé ralentir la progression démographique, mais cette action ne peut être efficace que si de sérieux moyens sont mis en œuvre, que si d'importants crédits non sporadiques permettent aux responsables des centres de planning de poursuivre leurs efforts, que si, enfin, la loi du 28 décembre 1967 sur la régulation des naissances devient une réalité par les décrets d'application.

Nous reconnaissons peu de vertu et d'efficacité à la migration pour pallier la forte poussée démographique dont les départements d'outre-mer n'ont pas l'exclusivité. L'absence de qualification et les difficultés d'insertion des émigrants constituent des obstacles majeurs.

L'immigration se révèle inopérante d'année en année et nous n'insistons pas sur les désagréments qu'elle peut provoquer, tant sur plan économique — concurrence de main-d'œuvre — que sur le plan social — mal logés, rapacité des marchands de sommeil.

L'absence d'industrie et de débouchés pour les jeunes composant la moitié de la population revêt un caractère dramatique. Un député a souligné que, si les départements métropolitains connaissaient la même proportion de sans-travail, il faudrait dénombrer 4 à 5 millions de chômeurs français et que les conséquences politiques que provoquerait en France un tel taux de chômage seraient des plus graves.

Que faire sinon mettre en place sans autre retard une infrastructure économique correspondant aux besoins de ces pays

sous-industrialisés et veiller à ce que le VI^e Plan ne connaisse pas le même échec et les mêmes retards que le V^e Plan ?

L'institut de développement industriel, I.D.I., peut et doit intervenir efficacement en cette douloureuse occasion. A notre avis, il n'est pas exact que des pays dépourvus de ressources du sous-sol soient condamnés à une vie exclusivement pastorale. Des exemples viennent à l'esprit de tout un chacun.

Le fatalisme économique dans lequel se complaisent les bien-nantis ne saurait être de mise dans des domaines qui préoccupent ces peuples ultramarins désireux de s'épanouir, de sortir des sentiers battus, d'apprendre à penser et à se déterminer eux-mêmes.

Les différents rapporteurs ont indiqué qu'en l'état actuel de ce budget les industries n'ont pas et n'auront pas de sitôt une dimension suffisante pour modifier la composition de la production intérieure brute. La disproportion entre le volume des investissements et des aides publiques, d'un part, et, d'autre part, le chiffre relativement faible des emplois créés est d'évidence.

Sans revenir sur ce que j'ai dit lors de la discussion du budget de l'agriculture, il n'est cependant pas superflu de répéter à votre intention, monsieur le ministre, que, l'agriculture étant la pièce maîtresse de notre économie, il convient que des efforts exceptionnels soient consentis pour son développement, son organisation rationnelle et sa rentabilité.

J'attire également votre attention sur les mesures financières à prendre pour venir en aide aux agriculteurs victimes de l'exceptionnelle sécheresse aux Antilles. Une politique d'hydraulique agricole doit être mise en action sans retard.

Nous reconnaissons au tourisme une certaine efficacité dans l'économie de ces pays privés jusqu'à maintenant d'industries, mais encore faut-il que ce tourisme soit bien conçu, qu'il reçoive de la part des habitants un consentement, une adhésion résultant de la concertation, de la participation faisant d'eux, non pas des éléments passifs, mais des associés bénéficiant de créations d'emplois, d'une juste répartition du produit intérieur brut, du développement de l'artisanat local, lequel serait remis en honneur et valorisé.

Encore faut-il aussi que la formation des hommes soit une obligation de la puissance publique. Or, le refus obstiné qui nous a été opposé en juin dernier de rendre applicables en même temps qu'en France les récentes lois concernant la formation professionnelle continue, les centres d'apprentissage, l'extension nouvelle de l'allocation-logement aux vieillards, infirmes et aux jeunes mariés, ce refus, dis-je, de nous étendre immédiatement ces lois, dont le Premier ministre a dit que leur adoption conditionne le succès du VI^e Plan, nous laisse sceptiques quant aux résultats positifs de cette action en direction du tourisme.

Nous pensons également que le succès du tourisme dépend en partie du goût de la clientèle, de ses exigences, que le maintien et le développement du trafic maritime de passagers sont des facteurs à ne point négliger. Or, la tendance gouvernementale est à la raréfaction et même à la suppression des paquebots ayant contribué à la renommée du pavillon français dans les Caraïbes et en Amérique latine.

Un inconvénient immédiat, mais que vous jugerez sans doute mineur, c'est l'obligation que vous venez d'imposer aux fonctionnaires des départements d'outre-mer en congé administratif d'utiliser exclusivement l'avion pour leur retour, sans tenir compte du poids limite de bagages autorisé en franchise, 30 kilogrammes. A la faveur de ce décret restrictif, certaines administrations zélées tentent de contrevenir aux dispositions légales qui accordent un délai de route aux bénéficiaires de congé à passer en France.

Les fonctionnaires craignent que ces instructions et interdictions ne débouchent sur un amenuisement, une remise en cause de leur droit au congé administratif qui, contrairement à ce que d'aucuns pensent, n'est pas une libéralité administrative, mais le résultat du cumul durant cinq années des congés annuels de trente jours, et ce pour refaire en France leur santé compromise par le climat des tropiques et, en même temps, recycler leurs connaissances.

Puisque je viens de mentionner les fonctionnaires, permettez à un fonctionnaire d'origine d'attirer votre attention sur leurs revendications spécifiques et de vous les énumérer très brièvement : a) suppression de l'abattement de zone, car on ne peut admettre à la fois que le coût de la vie est de 65 p. 100 plus élevé qu'en France et mettre en application une zone d'abattement, et il convient donc de faire disparaître et cette anomalie

et ce paradoxe ; b) extension du régime métropolitain des prestations familiales aux fonctionnaires en service dans les départements d'outre-mer ainsi que celle des allocations complémentaires, allocations prénatales, de logement et de salaire unique ; extension de la loi sur le travail féminin ; c) extension dans les départements d'outre-mer de la notion d'enfants à charge telle qu'elle s'applique en France ; d) harmonisation du régime de congé administratif, durée de cumul : trois ans, pour toutes les catégories ; e) octroi et extension aux fonctionnaires retraités de l'indemnité de cherté de vie prévue par le décret du 10 septembre 1952 et mis en application à la Réunion ; depuis novembre 1961, M. Jacquinet avait reconnu le bien-fondé de cette revendication, M. Malaud l'étudie voilà bientôt trois ans, je me permets de penser que vous aurez à cœur d'honorer les engagements d'un de vos prédécesseurs ; f) abrogation de l'unique ordonnance du 15 octobre 1960, survivance des abus pratiqués en Algérie.

Frappe-t-on d'exil, de mesures d'éloignement les militants du front de la libération de la Bretagne, de l'autonomie basque ou jurassienne ? Est-il normal que, de nos jours, un citoyen soit banni ou révoqué parce qu'il use, dans les limites permises, de la liberté d'expression ? N'est-ce pas là une preuve supplémentaire que ces pays sont encore des colonies ?

C'est une exigence de tous les démocrates, de toutes les organisations syndicales que cette ordonnance soit abrogée au plus tôt.

Revenons aux considérations générales sur ce budget pour constater le déficit croissant des balances commerciales des départements d'outre-mer. Les exportations sont en constante diminution par rapport aux importations qui, elles, sont en augmentation continue. Ce déséquilibre, qui n'est compensé dans la balance des paiements que par l'augmentation des transferts de métropole, montre bien comment l'économie de ces pays lointains reste artificielle, fragile et sclérosée.

Pour y obvier, les mesures envisagées, trop peu étudiées, sont inadéquates à certains égards.

Nous ne contestons pas pour le plaisir de contester. Bien que reconnaissant les efforts méritoires faits depuis la revendication, en 1960, d'un changement de statut, nous pensons avec le docteur Bangou, maire et conseiller général de Pointe-à-Pitre, l'un des plus conscients partisans du changement de la nature des liens avec la France, que « ce n'est pas à la quantité de sang transfusé à un malade qui saigne qu'on estimera qu'il sera guéri, mais aux mesures qui seront prises parallèlement pour suturer l'artère qui saigne ou supprimer la cause de l'hémorragie ».

Est-ce faire preuve d'un esprit de saine administration et de gestion que de donner la priorité à l'implantation de la télévision au lieu et place de l'irrigation, opération indispensable au bon développement de l'agriculture ? Faire construire, avec la complicité d'une majorité du conseil général, un hôtel particulier coûtant près de 3 millions de francs pour un sous-préfet déjà convenablement logé, est-ce faire bon usage des fonds répartis, quand on pense que des dizaines de familles trouveraient à se loger pour la même somme grâce à des programmes à loyer réduit ou des logécos ?

Il est vrai que, de nos jours encore, se pratique sous les tropiques le système « Passe-moi la manne, je te passe le séné ! »

Ainsi, tels conseillers dociles au préfet reçoivent, en échange de services rendus, d'importantes et scandaleuses indemnités pour des fonctions requérant le bénévolat, ou tels autres bénéficient de crédits importants, au détriment de certaines collectivités.

C'est là une des raisons de notre méfiance à l'égard d'une déconcentration non suivie d'une véritable décentralisation assumée par les vrais élus du peuple.

Bien d'autres considérations nous viennent à l'esprit sur la mauvaise utilisation des crédits, les promesses solennelles des gouvernants qui n'ont pas été tenues, telle celle de l'implantation d'un campus universitaire à Pointe-à-Pitre, promesse faite en 1962 par « qui vous savez », mais dont la réalisation et le financement sont remis en cause par le secrétaire d'Etat au budget, M. Taittinger, et ce malgré les avis favorables, nous assure-t-on, de M. Guichard et de vous-même.

Il en va de même pour le dispensaire polyvalent et l'hôtel des postes de Pointe-à-Pitre, dont la construction était prévue au titre du V^e Plan, mais qui n'a jusqu'ici reçu aucun commencement d'exécution.

Monsieur le ministre, à écouter ou à lire vos multiples déclarations et interviews à la radio et dans la presse, à lire également les publications orientées, tel *Le Courrier du Parlement* consacré tout entier à l'éloge dithyrambique de la départementalisation à la Martinique, nous en avons déduit que nul mieux que vous ne sait manier le chaud et le froid, susciter affolement et inquiétude chez ceux qui profitent largement du système, trop peu soucieux qu'ils sont de tirer leur pays de l'ornière, de rénover son économie, en un mot de changer de cap.

Le fait pour les chambres de commerce, les lobbies du sucre, du rhum et de la banane et les gros importateurs de déléguer vers vous leurs représentants pour vous faire part de leur attachement au *statu quo* et à la France dénote qu'une certaine poussée populaire est en train d'agir et de faire avancer le mouvement. Cette pour des notables indigne aussi que les départements d'outre-mer, la Guadeloupe, par exemple, du fait de la distance, de la géographie, de son ethnologie et son sous-développement, ne peut s'identifier à un département français ni s'intégrer à la France.

Le désir de changement des peuples encore dépendants, leur désir de s'autogérer, de prendre en main leur destin et d'assumer des responsabilités ne devrait en rien, selon nous, modifier, dans un sens négatif, les obligations de la France envers ces pays lointains.

Ces obligations découlent de plus de trois siècles de présence française, du sang et de la sueur de nos grands-parents africains esclaves, des sacrifices de nos pères et de nos frères sur tous les champs de bataille où se trouvait engagée la France.

Elles découlent aussi de l'engagement solennel exprimé dans le préambule de la Constitution de 1946 et repris dans le préambule de la Constitution de 1958 : « La France fidèle à sa mission traditionnelle entend conduire les peuples dont elle a pris la charge à la liberté de s'administrer eux-mêmes et de gérer démocratiquement leurs propres affaires. »

Où trouver dans ces dispositions la volonté des uns et des autres de rupture, de scission et d'affrontement ? Le législateur d'alors serait-il un séparatiste ? Les Comores, qui ont accédé à l'autonomie, n'en ont pas moins conservé et renforcé leurs rapports avec la France. Un parlementaire comorien que j'ai récemment interrogé me confiait que, si les Comores avaient un peu moins d'avantages que les départements d'outre-mer, cela était largement compensé par la liberté dont jouissait le conseil de gouvernement pour assurer la marche des affaires du pays et qu'il n'y avait pas incompatibilité entre le statut d'autonomie et les aides diversifiées de la nation française.

Rien n'est figé, nous assistons aux mutations de la nature, de la société, des nations et de la famille. Pourquoi les Guadeloupéens, Guyanais, Martiniquais, Réunionnais resteraient-ils en marge de ces mutations et de ces changements ?

Il n'est pas souhaitable que les gouvernants actuels, pour ne rien changer dans les pays sous tutelle, pratiquent une sorte de chantage du « tout ou rien », du « c'est à prendre ou à laisser » en réponse à la demande pressante des jeunes, qui veulent que quelque chose de nouveau soit tenté pour les libérer, les désaliéner, leur tracer un horizon moins sombre. La convention de Morne Rouge trace lucidement la voie à un dialogue et à des perspectives d'avenir.

La sagesse va-t-elle prévaloir sur le conservatisme des uns et l'égoïsme des autres ?

Toujours est-il que nous faisons confiance à la véritable France, à celle de travailleurs, de l'union des gauches, des humanistes.

Les démocrates aideront les peuples sous-développés à faire leur cette exhortation : il faut dès aujourd'hui faire appel à nos forces inventives, soyons des « Prométhées d'œuvres vivantes ». (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Alfred Isautier. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget des départements d'outre-mer pour 1972 manifeste le souci du Gouvernement de redresser une situation qui s'était constamment dégradée au cours des dernières années, puisque les augmentations de crédit, de l'ordre de 1,68 p. 100 en moyenne, dont nous avons naguère bénéficié étaient insuffisantes à compenser la seule érosion monétaire.

Cette fois, la croissance est réelle et nous vous savons gré, monsieur le ministre, d'avoir obtenu, par votre action personnelle, une enveloppe budgétaire supérieure de plus de 12 p. 100 à celle de 1971.

Nous pouvons attendre de cet effort, qui confirme la volonté de progrès exprimée par le vote du VI^e Plan, une accélération du développement de nos circonscriptions d'action régionale.

Je n'ai pas le loisir de me livrer à un examen exhaustif des problèmes que pose sans cesse leur situation économique et sociale. Me limitant au département de La Réunion, que j'ai l'honneur de représenter dans cette assemblée, je me permettrai simplement d'attirer à nouveau votre attention sur certains points évoqués lors de la visite que vous avez bien voulu nous rendre, au mois de septembre dernier.

Le premier concerne la situation difficile, et dans certains cas angoissante, de nos agriculteurs victimes, deux années consécutives, d'une sécheresse d'une exceptionnelle gravité. Je sais que vous avez prescrit des mesures pour leur venir en aide, mais la fin d'une campagne sucrière déficitaire et l'accroissement du chômage qui en résultera ne feront qu'aggraver cet état de choses qui ne vous a pas échappé.

Il paraît donc urgent de demander au comité national des calamités publiques l'attribution des fonds nécessaires pour compenser, par une indemnisation suffisante, les pertes de ressources de nos planteurs.

En corollaire, motif pris de ce que l'aide dont je viens de parler ne peut être immédiatement accordée et que les résultats de la récolte 1971 sont très inférieurs à ceux des années normales, je vous saurais gré, monsieur le ministre, d'envisager l'octroi aux collectivités locales de moyens accrus pour secourir les chômeurs qui se présenteront en masse, dès les premiers jours de janvier, aux bureaux des maires, suppléants presque toujours impuissants des caisses de chômage qui n'existent pas chez nous.

Nous allons inéluctablement voir s'amplifier l'afflux des populations déshéritées des zones rurales vers les centres urbains, malheureusement incapables de leur offrir des conditions d'accueil acceptables, et certaines communes importantes, qui devront faire face à des pertes de recettes consécutives à des concentrations d'usines, se verront, dans un bref avenir, obligées de consacrer à leur budget de fonctionnement, au détriment des équipements qui leur sont pourtant indispensables, toutes les ressources dont elles disposent.

Il existe une solution, encore que très partielle, qui peut contribuer à résoudre ce problème, c'est l'industrialisation. J'ai longuement insisté, à l'occasion de la discussion du VI^e Plan, ainsi qu'au cours de votre visite à notre département, sur la nécessité de rechercher et de promouvoir toutes les activités nouvelles, génératrices d'emplois, susceptibles de s'implanter à La Réunion.

Depuis une vingtaine d'années, un certain nombre de dispositions d'ordre législatif et réglementaire ont été prises pour aider et inciter les investissements dans les départements d'outre-mer en vue de concourir à la réalisation des objectifs fixés par les différents plans de développement économique et social. En ce qui concerne notre département, ces dispositions ont eu pour effet de susciter un certain nombre d'initiatives qui ont conduit à une amorce de création d'un secteur industriel.

Cependant, pour si louable qu'il soit, cet effort se révèle insuffisant, en raison notamment de l'interprétation restrictive donnée trop souvent par les commissions d'agrément aux mesures incitatives prévues par les textes.

Il importe, si nous voulons aboutir à des résultats plus importants, que les possibilités offertes par la loi soient plus généreusement accordées et que de nouvelles mesures soient prises pour favoriser le développement dans le sens d'une diversification des productions et des activités industrielles.

Parmi toutes celles qui peuvent être envisagées, il en est une très importante qui doit faire l'objet d'un texte gouvernemental, sous la forme d'un article de la loi de finances rectificative dont notre assemblée sera saisie prochainement et sur lequel je voudrais, d'ores et déjà, intervenir.

De quoi s'agit-il ? Le Gouvernement veut inciter de nouveaux capitaux métropolitains à se diriger vers les départements d'outre-mer. Pour ce faire, il propose d'exonérer, jusqu'au 31 décembre 1975, les bénéfices industriels et commerciaux qui y seront investis, et cela sous certaines conditions.

Cette mesure est fondamentale et je vous remercie, monsieur le ministre, de l'avoir préparée. Mais je tiens à dire que, pour avoir son plein effet, elle doit répondre à trois exigences.

Il faut, en premier lieu, que les bénéfices industriels et commerciaux réalisés en métropole puissent être placés dans quelque secteur d'activité que ce soit, en vue non seulement de la création d'une exploitation, mais aussi de l'extension d'entreprises existantes.

Il importe, en effet, que la création d'industries nouvelles ne soit pas le seul objectif du développement industriel.

Il existe un certain nombre d'entreprises qui seraient susceptibles de se développer si elles bénéficiaient de l'aide financière et de l'assistance technique de leurs homologues métropolitains.

Il est non moins nécessaire de lever l'exigence du texte gouvernemental qui limite l'exonération fiscale aux investissements réalisés dans les entreprises de même nature que l'entreprise métropolitaine, sauf s'il s'agit d'investissements hôteliers.

Je comprends les raisons qui ont conduit le Gouvernement à restreindre la portée de son texte. Il s'agit surtout d'éviter des fraudes ou des détournements de crédits mais si l'on considère que l'octroi de cette exonération est subordonnée à l'agrément du ministre de l'économie et des finances, après avis d'une commission centrale, je crois très sincèrement que le risque encouru est insignifiant.

Une deuxième exigence, tout aussi importante que la première, concerne le montant minimum de l'investissement qui ouvre droit à l'agrément. Il convient que le « plancher » d'un million de francs, fixé par le texte gouvernemental, corresponde au minimum de l'investissement réalisé sur place et non pas, comme le prévoit le projet de loi, au minimum de la participation « métropolitaine ». Bien entendu, doivent être admises les souscriptions au capital, non seulement de sociétés nouvelles, mais aussi, pour les raisons que je viens de signaler, de celles qui existent déjà dans nos départements.

Enfin, il ne paraît pas rationnel, comme le prévoit le texte gouvernemental, de fixer à vingt le minimum d'emplois créés exigé pour obtenir l'agrément, puisque le critère pour l'obtention de celui-ci en matière d'investissements dans les départements d'outre-mer, tel qu'il est prévu dans la réglementation en vigueur, est la création de dix emplois.

Modifier ce seuil conduirait à compliquer inutilement cette réglementation déjà si touffue et, comme chacun le sait, si l'on veut attirer des capitaux, il convient en premier lieu de diffuser largement aux investisseurs éventuels une information sans ambiguïté, c'est-à-dire facile à assimiler.

Enfin, écoutant il y a quelques jours, à la radio, le compte rendu d'un conseil restreint consacré à la décentralisation des bureaux en métropole, j'ai noté avec satisfaction que le Gouvernement entendait dorénavant porter à la création d'emplois dans le secteur tertiaire l'intérêt qu'il avait jusqu'alors réservé à ces mêmes créations d'emplois dans les secteurs primaire et secondaire.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que cette nouvelle tendance, dont nous devons nous réjouir, offre l'occasion d'élargir la portée des textes réglementaires en matière d'industrialisation dans nos départements, en permettant aux commissions d'investissements, tant locales que centrale, de prendre dorénavant en compte tous les emplois créés à l'occasion d'une opération nouvelle ou complémentaire ?

Il serait mis fin ainsi à une discrimination regrettable par laquelle étaient exclus, jusqu'à ce jour, les effectifs nécessaires aux bureaux et aux services, effectifs parfois importants qu'impose la gestion moderne des entreprises, en particulier dans des régions où la mécanisation est peu souhaitable.

La conséquence d'une telle prise en considération aurait une incidence certaine sur le calcul du coefficient qui détermine le taux des primes d'investissement dont l'attribution trop parcimonieuse a déjà fait échouer plusieurs projets.

Tels sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les brèves observations que je voulais présenter à l'occasion de ce budget et les impératifs que je crois, à la lumière de l'expérience, indispensables de satisfaire si l'on veut mettre sur pied une politique réaliste de développement industriel dans les départements d'outre-mer. (*Applaudissements.*)

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

M. René Monory. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il n'est pas habituel que, dans la discussion de ce budget, des sénateurs de la métropole interviennent. Mais, l'année dernière, à la demande de mon excellent collègue, M. André Colin, j'avais eu l'honneur de rapporter devant vous le budget des départements d'outre-mer. En outre, j'ai eu l'occasion, en juillet dernier, de remplir une mission aux Antilles et en Guyane, accompagné de M. Rosier, administrateur de notre commission des finances.

Ce voyage, grâce aux contacts que j'ai pris sur place et à la centaine d'auditions auxquelles j'ai procédé dans divers milieux politiques — qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition — socio-professionnel ou administratifs, m'ont inspiré un certain nombre de réflexions que j'ai cru de mon devoir de vous exprimer ce matin à cette tribune.

En commençant mon propos, je vous rendrai un hommage, monsieur le ministre. Je suis allé à la Martinique et à la Guadeloupe après vous et à la Guyane avant vous ; lors des contacts que j'ai eus aux Antilles, j'ai pu constater que la façon claire et précise dont vous aviez posé le problème avait suscité, chez mes interlocuteurs, beaucoup d'espoir.

Vous avez traité tout à l'heure, j'évoquerai ce problème en priorité, de la démographie galopante. Il est exact qu'aux Antilles — en Guyane, il n'en est pas de même — ce problème est préoccupant ; les statistiques que j'ai pu recueillir sur place montrent qu'en 1975 ou 1980, si nous n'y prenons garde, la situation à cet égard sera très alarmante.

Les quelques essais de centres de *planning* familial qui ont été tentés ont obtenu, semble-t-il, quelques résultats satisfaisants ; il est de notre intérêt de poursuivre la mise en place de ces centres de *planning*, et d'élargir de champ de leur implantation.

Le deuxième problème très préoccupant, je mesure mes paroles en présentant cette affirmation, est celui des transports.

Ces départements sont grevés, de ce point de vue, d'une surcharge tout à fait anormale. Je dirai, en m'excusant de la force de ce propos, qu'il faudrait peut-être revoir, dans une certaine mesure, la situation de monopole dont bénéficient les compagnies aériennes ou maritimes, car le manque de concurrence défavorise les hommes et les produits. Ou bien, puisqu'il s'agit de départements français à part entière, faudrait-il admettre un système de péréquation avec la métropole. Sinon, je ne vois pas comment nous pourrions permettre, pour ces départements et leurs produits, une compétitivité vis-à-vis de la métropole et des pays qui les entourent, compte tenu de leurs charges qui sont aberrantes.

L'économie se présente de façon différente, à mes yeux, aux Antilles et à la Guyane. Dans les unes comme dans l'autre, elle est très préoccupante. S'il existe aux Antilles une économie primaire, relativement prospère grâce à la métropole, parce que les produits de base y bénéficient des dispositions du Marché commun, ces pays subissent, malheureusement, la concurrence des pays en voie de développement, tout en ayant à supporter les charges des pays développés.

Cette économie primaire a besoin, dans certains cas, de se rationaliser, de se transformer et de se moderniser. Cette transformation entraînera obligatoirement des réductions d'emplois. Comme, parallèlement à l'économie primaire, il n'existe qu'une économie tertiaire, très largement alimentée par les transferts sociaux, le problème du chômage présente une grande acuité.

Monsieur le ministre, pourquoi ne tenterait-on pas de créer une économie secondaire même si, au départ, elle doit être soutenue, faute de pouvoir prendre immédiatement sa vitesse de croisière ? Ne vaudrait-il pas mieux soutenir, pendant un certain temps, une économie secondaire, même difficile à mettre en marche, que d'aggraver à long terme et en permanence les transferts sociaux ?

J'ai été surpris, même choqué, de constater que, à la Martinique et à la Guadeloupe, 90 p. 100 des produits de consommation courante étaient importés en raison du coût très élevé des transports, alors que certaines productions — comme celles des textiles ou des chaussures — ou la transformation de produits agricoles pourraient se faire sur place pour alimenter l'ensemble des Caraïbes.

Il n'est qu'à se reporter à l'exemple de Porto Rico qui, sans doute, a connu, au début, des difficultés mais dont aujourd'hui tout le monde vante l'expansion et la richesse. A Porto Rico, c'est surtout l'économie secondaire qui a apporté cette richesse.

Pour la Guyane, c'est différent car la question démographique ne s'y présente pas sous le même aspect, au contraire. Le problème de l'économie primaire se pose dans des termes encore plus difficiles du fait que, pratiquement, elle n'existe pas.

Si l'on a tenté d'y exploiter la forêt, ces essais n'ont pas été satisfaisants ou n'ont pas été poursuivis suffisamment. Les caractéristiques de la forêt guyanaise sont différentes de celles de la forêt africaine et probablement ceux qui ont eu l'intention de l'exploiter n'ont-ils pas tenu compte du contexte forestier général. Il y a certes des essences riches. Elles sont d'une densité beaucoup moins grande et leur exploitation n'assurerait pas l'équilibre financier. Il faudrait que, parallèlement à l'exploitation de ces essences riches, soient installées des usines de pâte à papier pour transformer les feuillus. C'est cela qui permettrait d'atteindre l'équilibre financier.

Nos amis guyanais ont un souci et mon collègue M. Heder vous l'exprimera tout à l'heure bien mieux que moi. Il s'agit du plateau continental. Cette richesse naturelle a été très fortement entamée par nos adversaires commerciaux, les Japonais et les Américains. Je crois que nous aurions le plus grand intérêt à trouver une solution à ce problème en collaboration avec les Brésiliens, car ce plateau continental aura beaucoup de mal à se reconstituer, si nous n'y prenons pas garde. Il nous paraît souhaitable d'encourager cette initiative de mariculture. Elle est en bonne voie et si elle n'est pas génératrice de nombreux emplois, elle est au moins génératrice de richesses. Mais là encore le problème des transferts vers la métropole est difficile à régler.

Bien sûr, la Guyane dispose avec beaucoup de bonheur de la base de Kourou qui vient de connaître ces semaines passées quelques difficultés. Mais je ne crois pas qu'il faille pour autant se décourager, car les installations qui ont été mises en place sont tout à fait valables. Ce n'est pas parce que les événements disposent parfois, que l'on doit abandonner.

Cela dit, je voudrais aborder le problème du tourisme. Il est certain qu'à la Martinique, à la Guadeloupe, et à la Guyane à un degré moindre, ce problème est capital. On trouve à la Martinique et à la Guadeloupe, un tourisme de riches, d'Américains, qui n'est pas du tout conforme aux possibilités des vacanciers de la métropole. Un certain nombre de projets sont en cours et il est souhaitable de prévoir le plus rapidement possible, l'aide financière qui assurera l'essor de ce tourisme populaire, cet adjectif n'ayant rien de péjoratif.

Je parlerai maintenant du problème de l'administration. J'ai écouté avec intérêt les orateurs qui m'ont précédé, sans doute beaucoup plus sensibilisés, et plus qualifiés que moi pour évoquer cette question. Mais je rappellerai tout de même que les interlocuteurs que j'ai rencontrés appartiennent à des milieux divers et que je n'ai jamais ressenti, chez aucun d'entre eux, le désir de se séparer de la métropole.

Nous sommes arrivés à une époque où il faudra dans le pouvoir de décision plus de décentralisation et de déconcentration. Tous nos collègues, à quelque groupe qu'ils appartiennent, en sont convaincus. On ne peut pas, à 5.000 ou 6.000 kilomètres de la métropole, traiter les problèmes de la façon dont ils sont traités en France.

On a évoqué, à une certaine époque, le problème de la régionalisation de ces trois départements. Il se peut que, vue de la métropole, cette solution soit possible. Mais sur place, il n'en va pas de même. Je le dis quite à contredire mes amis martiniquais. Je crois, en effet, que la Guyane, la Guadeloupe et la Martinique sont des départements relativement éloignés, et peut-être assez difficiles à rassembler pour former une même région. Par contre, on pourrait prévoir un organe de concertation entre les trois départements. Ce serait souhaitable.

En ce qui concerne la régionalisation, s'il est nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pour les départements d'outre-mer, il est souhaitable que ces décisions fasse l'objet d'un texte, qui concernera à la fois les départements de la métropole et ceux des territoires d'outre-mer, cela pour éviter tout risque d'aggravation de certains mouvements qui, je le répète, ne représentent qu'une très faible minorité.

En conclusion, je vous dirai, monsieur le ministre, qu'il faut poser très clairement le problème des départements d'outre-mer aussi bien devant les parlementaires que devant l'opinion publique.

Mon choix est fait depuis que je les ai visités. Nous sommes unis dans le bonheur comme dans le malheur et je crois que pour un pays comme la France dont le rayonnement est grand

dans le monde, il est souhaitable de posséder dans le Pacifique, dans l'Atlantique et dans l'océan Indien des points d'appui où l'on se sent chez soi. Peu importe les dépenses que cela doit entraîner. La solidarité joue. En France, les départements riches n'aident-ils pas les départements pauvres ?

Il me semble que la Martinique et la Guadeloupe sont des territoires extraordinairement bien placés sur le plan touristique. Quant à la Guyane, elle constitue une plate-forme pour l'action de la France en Amérique latine.

J'espère que les habitants de ces territoires continueront à manifester à l'égard de la métropole le même enthousiasme qu'ils m'ont témoigné lorsqu'ils m'ont accueilli. Je demande au Sénat de voter les crédits de ce budget en souhaitant qu'ils soient plus importants chaque année pour montrer la sollicitude que nous portons à ces départements. (*Applaudissements.*)

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

M. Léopold Heder. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, intervenant pour la première fois devant votre haute assemblée, je voudrais vous faire part, mes chers collègues, d'un regret et d'une observation liminaire.

Mon regret, c'est la parcimonie du temps de parole qui m'est attribué dans ce débat. Seul sénateur de la Guyane, je suis seulement crédité de sept minutes. Vous comprendrez que je m'en étonne et que je demande à la conférence des présidents de faire preuve de plus de bienveillance l'an prochain. Car, dans une autre assemblée parlementaire, au titre d'un groupe modeste, je disposais, il n'y a pas si longtemps, de vingt à trente minutes.

Quant à mon observation, elle porte sur la majesté de ces lieux et sur vos traditions. Comme nous le rappelait notre sympathique collègue Mathey, dans son remarquable discours d'installation du Sénat, la courtoisie est la règle dans notre grande maison.

M. le président. C'est la raison pour laquelle, monsieur Heder, vous avez droit à quinze minutes.

M. Léopold Heder. Merci, monsieur le président.

C'est elle qui préside à nos délibérations et à nos rapports personnels. J'y suis très sensible car je n'ai, croyez-le bien, aucune attirance pour la violence.

Pourtant, mes chers collègues, comment ne pas céder à un sentiment d'irritation bien naturel lorsqu'on arrive du département dont je suis l'élu et où la colère devient la règle générale. Mesdames, messieurs, la Guyane vient de vivre une nouvelle fois des heures graves. Sans doute, elle a connu bien d'autres crises dans le passé. Mais, aujourd'hui, mes compatriotes sont véritablement exaspérés par le sort qui est fait à ce pays dont le rapporteur à l'Assemblée nationale a dit fort justement qu'il avait encore « une économie rudimentaire ».

La presse, en rendant compte des récents événements, a dit qu'il s'agissait de revendications salariales. C'est vrai. Mais ce qu'elle n'a pas dit, c'est que pour produire une telle explosion, il faut que de telles revendications traduisent un mal plus profond, et c'est lui qui fera l'objet de mon bref exposé.

Ce mal plus profond engendre la colère des jeunes. Leur violence succède à la résignation passée de leur ancêtres, à la patience et à la modération actuelle de leurs aînés.

Ils estiment que les positions prises pendant des décennies par le peuple guyanais n'ont favorisé ni l'accession du pays au progrès et à la justice, ni la création d'activités nombreuses pour les jeunes générations qui tournent en rond sans travail, sans idéal et sans soutien, et qui ne peuvent survivre qu'en acceptant de quitter leur terre.

On trouve aussi la colère chez nos commerçants, nos industriels, nos forestiers, nos artisans, nos agriculteurs qui, avec moins de fougue, manifestent pourtant une exaspération justifiée par l'asphyxie qui plane sur leurs affaires.

A cette légitime colère, répond celle des élus. Leurs propositions, leurs résolutions, leurs délibérations ne restent que des vœux pieux suivis du plus vexant mutisme.

Aussi, le sénateur qui n'est pas à l'abri de cette colère sollicite l'indulgence du Sénat si ses propos ont un caractère direct, et par là même brutal.

Chaque jour le drame de la Guyane, je le mesure dans l'exercice de mon mandat parlementaire, dans la gestion du conseil général

ou dans celle de Cayenne. Et la solution de ce drame, monsieur le ministre, je ne la trouve pas dans votre budget.

J'avoue d'ailleurs que si la Guyane était un département métropolitain, votre budget ne mériterait ni reproches, ni critiques. Vous auriez raison de vous féliciter de l'augmentation de 12 p. 100 de nos crédits, alors que le reste du budget ne progresse que de 9 p. 100, ou de la progression de 14 p. 100 des crédits du F. I. D. O. M. J'ajoute, pour être objectif, qu'une subvention y est même prévue pour la ville de Cayenne afin d'atténuer partiellement les graves difficultés que connaît cette collectivité.

Mais vous, monsieur le ministre, qui êtes un homme dynamique ; vous qui avez eu, au Gouvernement, à mettre sur pied cette grande affaire qu'était la modernisation de l'armée et qui avez créé ce corps original du service militaire adapté dont mon pays tire tant de profits ; vous qui avez réussi la mission qui vous a été confiée malgré les critiques et le doute, ne pensez-vous pas qu'à une échelle plus petite, celle de nos départements d'outre-mer, vous vous heurtez à un mur, qui arrête toutes nos initiatives ? Et si vous vous heurtez à ce mur, n'est-ce pas parce que, fort de votre autorité passée, vous avez entrepris, pour la première fois dans l'histoire départementale de la Guyane, de nous aider à démêler enfin la choquante situation guyanaise, en pleine concertation avec les élus ?

Mais vous rencontrez, me semble-t-il, la même incompréhension que nous.

Malgré vous et malgré nous, c'est le bureau de recherches géologiques et minières qui tirera seul profit de l'exploitation de la bauxite. Cette société, qui a son siège à Paris, sera créditée des redevances et des *royalties* procurées par notre sous-sol. Et la Guyane frustrée continuera à quémander chaque année pour son budget départemental une subvention d'équilibre d'un montant égal aux bénéfices du bureau de recherches géologiques et minières.

Malgré vous, malgré nous, la Guyane croule sous le poids d'une fiscalité inadaptée à la situation de l'économie locale. Les patentes y sont quatre à cinq fois plus élevées qu'aux Antilles. Nous avons protesté. Avec votre concours, nous pensions avoir été entendus. Un fonctionnaire des finances est venu enquêter sur place. Il a présenté des suggestions. Mais son rapport reste dans le tiroir d'un membre du cabinet du ministre des finances. Je vous sais convaincu du bien-fondé de notre position, qui peut se résumer ainsi : à quoi bon taxer une matière imposable qui n'existe pas encore ? Mais je sais aussi que vous ne pouvez rien faire contre la rue de Rivoli.

Malgré vous, malgré nous, la Compagnie générale transatlantique garde son monopole du pavillon, augmente inconsiderement ses tarifs, refuse du fret selon son bon vouloir et contraint les rares exportateurs guyanais à la faillite. J'ai parlé auparavant d'un mur, il s'agit plutôt, pour ce cas, d'un Etat dans l'Etat.

Je pourrais poursuivre mon énumération. Mais elle serait longue et fastidieuse pour vous, monsieur le ministre, car je vous sais au fait de toutes ces questions. En réalité, vous ne disposez que de 334 millions de francs dans votre budget, alors que vos collègues des ministères techniques ont plus de deux milliards.

Si vous aviez assumé vous-même des responsabilités directes à l'égard de ces pays dont vous connaissez parfaitement maintenant le retard, les grands besoins et les indispensables transformations statutaires, vous auriez à affronter moins de litiges, notamment celui qui vous oppose à votre collègue de l'équipement. En refusant de prendre en charge les dépenses portuaires qui lui incombent, M. Chalandon vous contraint à diminuer de plus de six millions le budget du F. I. D. O. M.

Dès lors, monsieur le ministre, en face de nos réalités, de nos difficultés, en face d'un pays qui se meurt sur ses richesses abondantes et diverses, malgré une situation géographique qui en fait le lieu de prédilection pour le rayonnement scientifique, culturel et technique de la France, quels que soient les efforts et les moyens financiers mis en œuvre, nous nous heurterons toujours, vous et moi, vous et nous, à cet ensemble qui résulte de la nature même des choses. Car, par-delà les chiffres, les déclarations d'intention et les promesses, il y a les réalités. En Guyane, il faut en avoir conscience : nous sommes arrivés au terme d'une étape, celle de la départementalisation.

Alors que la situation s'aggrave chaque année, devons-nous maintenir indéfiniment contre vents et marées un régime qui enferme la Guyane dans le cadre d'une stricte orthodoxie administrative, financière et comptable ?

M. Marcel Gargar. Très bien !

M. Léopold Heder. C'est en son nom que les directeurs d'administration en service en Guyane, les membres des cabinets ministériels, les fonctionnaires des administrations centrales ne peuvent que dresser la liste des impossibilités à avancer dans aucun domaine.

La législation départementale agit comme un frein à l'expansion du pays car les problèmes spécifiques de la Guyane ne figurent pas dans son dispositif.

Ne pensez-vous pas, au contraire, qu'il nous faut mettre en place une méthode de gestion dynamique grâce à une législation fondée sur la souplesse, la rapidité, le réalisme et l'efficacité ?

Dans un pays sous-développé, l'expansion et le progrès ne peuvent naître que de l'espérance de la population et de l'idéal du peuple qui prend conscience de ses responsabilités.

Je vous ai dit ma devise, monsieur le ministre, et je la répéterai sans cesse, d'autant plus qu'elle n'est pas de moi : quand on donne un poisson à un homme qui a faim, on le nourrit un jour ; mais, si on lui apprend à pêcher, on le nourrit toute sa vie.

Dès lors — ce sera ma conclusion — au seuil de cette réforme régionale dont le Parlement sera bientôt saisi, aidez-moi, monsieur le ministre, à prendre en charge notre destin dans le cadre de l'article 72 de la Constitution de la République. Vous ne ferez d'ailleurs que poursuivre l'œuvre amorcée par M. Debré, alors Premier ministre, qui avait reconnu, dans un projet de loi déposé sur le bureau de notre haute assemblée, que « la Guyane a des particularités non seulement par rapport aux départements métropolitains, mais aussi par rapport aux autres départements d'outre-mer, ce qui appelle des dispositions spéciales ».

Vous connaissez nos objectifs, nos desiderata, nos aspirations. Vous avez convenu, à Cayenne, que ce serait nous faire injure que d'assimiler notre demande d'autonomie à une revendication de séparatisme.

N'est-ce pas logique de soutenir qu'il faut sans tarder produire du riz en Guyane, pour approvisionner les Antilles voisines qui achètent en attendant chez nos voisins du Surinam ? Pourquoi, alors que les conditions naturelles du pays s'y prêtent, ne pas entreprendre l'élevage à grande échelle, d'autant plus que le marché mondial nous est largement ouvert ? Notre immense forêt ne mérite-t-elle pas qu'une exploitation intensive, appuyée sur une sérieuse organisation et débouchant sur l'installation d'une usine de pâte, fasse de la Guyane un des grands producteurs mondiaux de papier dont on manque tant par ailleurs ? Pourquoi ne pas prévoir également un plan rationnel d'exploitation des produits de la mer pour redresser notre balance commerciale ?

Tout cela est possible — nos voisins l'ont démontré — mais l'orthodoxie de la législation départementale nous démontre le contraire.

Le général de Gaulle disait que la France trouve toujours son compte quand les rapports de domination sont remplacés par des liens de coopération contractuelle.

De grâce, laissons une fois pour toutes de côté tout juridisme outrancier. Engageons-nous ensemble pour construire un solide édifice bien français, où règneraient prospérité, concorde, considération réciproque, sans nul risque de friction.

C'est ce qui se passe dans les anciennes possessions de la Guyane hollandaise et de la Guyane britannique, à la satisfaction des deux parties. La France serait-elle incapable de se recycler comme la Grande-Bretagne et la Hollande ?

Malheureusement, nous craignons que des crises semblables à celle que je viens de vivre en Guyane ne se reproduisent à brève échéance. Comment pourrait-il en être autrement quand nos enfants sont éliminés de leurs emplois administratifs parce que les épouses des fonctionnaires métropolitains réclament le droit d'occuper les postes par priorité ?

Quant aux gendarmes, ils ont la détente si sensible qu'ils n'hésitent pas à tirer sur un mineur de quinze ans qui fait une fugue en pleine crise de croissance au lieu de le reconduire entre deux gendarmes, comme on le fait en métropole. Ouvrez une enquête, monsieur le ministre, non pas à la diligence des gendarmes, contre des gens qui font partie de leur corps, et vous jugerez objectivement de ces curieux tirs de mitraille.

J'en ai terminé, monsieur le ministre, et je ne m'opposerai pas à votre budget car notre attitude, positive ou négative, ne saurait de toute manière apporter une solution à nos problèmes.

Souvenez-vous seulement, monsieur le ministre, que Victor Schoelcher a écrit que « la prudence des métropoles est aveugle, l'humanité des colons endurec ; on redoute ceux qui annoncent une grande catastrophe, on les persécute comme complices au lieu de les honorer comme prophètes ».

Le cœur et la sensibilité des hommes ne varient pas en fonction de données juridiques. Au lieu de pratiquer l'idolâtrie de la départementalisation, attachez-vous à garder le cœur des Guyanais et donnez-leur au nom de la République française la confiance qu'ils méritent. (*Applaudissements.*)

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

M. Georges Repiquet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion du dernier débat budgétaire, j'avais exprimé le souhait que le décret de 1952 relatif à certains investissements dans les départements d'outre-mer cesse d'intéresser les seules entreprises locales pour être étendu dans son application aux entreprises métropolitaines capables de créer des activités génératrices d'emplois.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, en accepter l'idée et l'inscrire dans le programme de votre action que vous avez exposé aux Antilles et à la Réunion.

En fait, il s'agit, ainsi que vous l'avez dit, d'inciter des industriels, des commerçants à investir dans les départements d'outre-mer pour en assurer le développement économique et aboutir à la création d'emplois nouveaux et nombreux.

Bien entendu, il ne s'agit pas de permettre à n'importe qui d'investir n'importe quoi n'importe où. Il ne s'agit pas de faciliter ou même de permettre une sorte d'évasion fiscale. Cela serait contraire à l'objet économique du projet. Il ne faut pas autoriser la création d'activités plus ou moins artificielles qui, en définitive, ne donneraient que l'illusion du développement.

Mais il serait aussi absurde de limiter l'application du projet à un seul secteur de l'économie et à une seule catégorie d'investisseurs. Ce serait vider le projet de tout son sens. Ce serait non plus faire une politique audacieuse, mais donner l'illusion d'une politique.

Or, ne nous y trompons pas : ce que nous demandons et ce que, je le sais, vous souhaitez, monsieur le ministre, ce n'est pas une mesure de caractère financier ou fiscal ; c'est une décision politique, c'est une décision qui témoigne de la volonté du Gouvernement de promouvoir un développement économique réel des départements d'outre-mer.

Lorsque j'entends dire que le ministère des finances croit devoir limiter l'application du projet au seul secteur du tourisme et à la seule catégorie des professions hôtelières, je dis que cela tient plus de la timidité que de l'audace, de la routine que de l'imagination et qu'en tout cas cela n'est pas une politique.

Si, au moment où l'effort admirable d'équipement entrepris depuis vingt ans commence à porter ses fruits et permet un développement économique, rien n'est fait pour faciliter, susciter celui-ci, vous n'aurez fait que créer une ambition que vous ne pourrez pas satisfaire. Pas de création d'emplois, pas de création d'activités nouvelles, pas d'expansion. Vous vous condamnez à une économie d'assistance. C'est la plus onéreuse et la plus néfaste.

Qu'au contraire l'Etat, dans le cadre d'un plan et d'une politique concertée, détermine les secteurs ou les branches où les personnes physiques et morales pourront investir conformément aux modalités du décret de 1952, sans discrimination entre les diverses catégories socioprofessionnelles, et vous assisterez au développement d'activités qui commencent à paraître, mais dont l'organisation et l'exploitation à une grande échelle dépassent les possibilités locales. Que le tourisme, le thermalisme, la pêche industrielle, l'industrie de la pâte à papier, pour ne citer que ces exemples, soient concernés par ce plan et ce sera autant d'emplois nouveaux qui seront créés.

Qu'on ne vienne pas dire qu'une telle politique coûte cher ou qu'elle romprait l'égalité entre les départements ! Cette politique ne coûte pas cher : la création d'emplois est, à terme, moins onéreuse que le développement de l'assistance et l'implantation d'activités génératrices d'emplois entraîne, au bout de quelques années, la perception de recettes fiscales par l'Etat. Remplacer des subventions par des recettes ne coûte pas cher et ce n'est pas parce qu'une telle incitation est créée au profit des départements d'outre-mer que l'égalité est rompue entre les départements.

Nombreux sont ceux, en effet, parmi vous, mes chers collègues, qui, au cours de missions dans nos départements, nous ont spontanément déclaré qu'ils approuvaient sans réserve l'effort fait par la France pour ces populations lointaines, toujours fidèles et toujours si françaises.

En conclusion, le choix doit se faire entre une conception financière à une échelle réduite et à portée limitée et un problème politique à la mesure de ce que peuvent et doivent devenir nos départements d'outre-mer.

Nous mettons toute notre confiance en vous, monsieur le ministre, pour faire aboutir ce que nous pensons être une politique digne de la France. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Namy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'intervention de mon ami M. Marcel Gargar, je serai très bref. Mes observations porteront sur les crédits budgétaires et sur la position de mon parti par rapport aux problèmes des départements d'outre-mer.

En ce qui concerne ce projet de budget des départements d'outre-mer, je pourrais présenter les mêmes observations que les années précédentes, en ajoutant cependant que, d'une année sur l'autre, forcé est de constater que la situation continue de se dégrader dans ces départements lointains.

Or, ce n'est pas ce budget qui, à notre avis, contribuera à l'améliorer. Plus du tiers des dépenses prévues, soit 36 p. 100, est consacré au fonctionnement de l'appareil administratif et répressif, soit 122.994.000 francs sur 343.926.000 francs. Je noterai qu'à elle seule la police nationale intervient pour 45.920.468 francs et le service militaire adapté pour 52.681.000 francs, soit une somme de près de 100 millions sur les 122.994.000 francs prévus au titre des dépenses de personnel et de matériel.

Cela souligne que les fonctions de répression et d'encadrement sont les grandes bénéficiaires des augmentations de crédits : 17 emplois seront créés en 1972 dans la police et 83 pour le personnel du service militaire adapté.

Quant aux interventions publiques représentant un crédit global de 50.595.445 francs, elles donnent lieu aux remarques suivantes : les subventions aux collectivités locales, soit 21.100.000 francs, augmentent d'environ 10 p. 100 par rapport à l'année 1971 ; mais, si l'on tient compte de l'évolution des prix et des charges de plus en plus lourdes supportées par ces collectivités, on peut dire que la situation n'est nullement améliorée, bien au contraire.

Il en est de même pour les crédits de l'aide sociale, qui passent de 23.873.000 francs en 1971 à 27.213.245 francs en 1972, étant donné les besoins croissants qui existent dans ce domaine.

Je me permettrai de rapporter ce dernier chiffre de 27.213.245 francs des 45.920.468 francs, montant des crédits affectés au fonctionnement des forces de police, parce qu'il est le reflet de la politique rétrograde du Gouvernement dans les départements d'outre-mer.

L'analyse des dépenses en capital fait apparaître elle aussi l'orientation de cette politique. Les « investissements exécutés par l'Etat », 675.000 francs d'autorisations de programme et 500.000 francs de crédits de paiement intéressent exclusivement l'équipement de la police.

Les subventions d'équipement, qui s'élèvent à 176.730.000 francs en autorisations de programme et à 169.837.000 francs en crédits de paiement, sont consacrées principalement au F.I.D.O.M., respectivement 168,5 millions de francs et 161.237.000 francs.

Il est regrettable que le projet de budget ne comporte pas des indications plus détaillées sur la destination des dotations que celles fournies par la répartition indicative et le bref commentaire qui la précède.

On peut noter toutefois que les sommes prévues pour l'infrastructure économique — 33,5 millions de francs en autorisations de programme — ne représentent que 17 p. 100 environ des dotations envisagées.

Il est donc clair que les mesures prévues visent au maintien de la structure économique actuelle des départements d'outre-mer, c'est-à-dire le statut semi-colonial.

En conclusion de cette brève analyse, il ressort que la politique que traduit ce budget 1972 pour les départements d'outre-mer peut se résumer ainsi : renforcement de la police, maintien d'une économie sous-développée, encadrement de la jeunesse par l'armée, incitation à l'émigration.

Nous pensons qu'il faut rompre avec cette politique et qu'il convient de satisfaire sans retard les légitimes aspirations des peuples des départements d'outre-mer, nettement définies par la convention pour l'autonomie, réunie en août dernier à la Martinique.

M. Marcel Gargar. Très bien !

M. Louis Namy. Nombre de Martiniquais, de Guadeloupéens, de Guyanais, de Réunionnais mènent ce combat démocratique. Le parti communiste français est solidaire de ce combat.

M. Marcel Gargar. Très bien !

M. Louis Namy. C'est ce qu'il exprime clairement dans son programme récemment publié, en déclarant qu'un Gouvernement démocratique et d'union populaire reconnaîtra le droit à l'autodétermination des peuples des départements d'outre-mer.

Il donnera satisfaction aux aspirations de caractère national des peuples de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion, dont les organisations les plus représentatives revendiquent le remplacement de leur statut actuel de type colonialiste pour un statut d'autonomie leur permettant de gérer librement leurs propres affaires.

M. Marcel Gargar. Très bien !

M. Louis Namy. Nous pensons que cela est conforme à l'esprit de notre temps et aux traditions progressistes de notre peuple et est de nature à souder l'amitié entre le peuple français et ceux des départements d'outre-mer. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. Etant donné l'heure, je pense que le Sénat voudra maintenant suspendre ses travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1972, adopté par l'Assemblée nationale. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant les départements d'outre-mer.

La parole est à M. Duval.

M. François Duval. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de ces dernières années, la discussion du budget des départements d'outre-mer a conduit plus d'un orateur à déplorer que le montant des prévisions de crédit ne fût pas à même de répondre aux exigences de la politique de redressement économique, de progrès social et de promotion humaine que commandait une situation devenue de plus en plus préoccupante.

Que l'on ne croie surtout pas, à la suite de certains esprits mal intentionnés, que l'expression de cette insatisfaction était toute de commande et que, nullement fondée en raison, elle ne pouvait se justifier autrement que par le besoin d'en obtenir toujours plus.

A la vérité, l'insuffisance manifeste des crédits affectés à ces départements justifiait amplement, en les nuanciant au surplus d'amertume, regrets, reproches et récriminations. Il n'est, pour s'en convaincre, que de se rappeler que le taux de croissance du budget des départements d'outre-mer fut, pendant ces cinq dernières années, de beaucoup inférieur à celui du budget de la nation.

Et même conviendrait-il, à certains égards, que cette croissance fût entendue par antiphrase car, compte tenu de l'érosion monétaire, le montant des crédits inscrits au titre de ces départements et exprimé en valeur réelle accusait une indiscutable stagnation, voire une certaine régression.

Ce simple rappel n'est nullement imputable à un reste de morosité qui, dans la conjoncture présente, serait inopportune, quelque justifiée qu'elle ait pu être naguère.

Si je me suis penché sur le passé, c'est seulement pour prendre toute la mesure du changement que comporte le projet de budget soumis à notre approbation. Celui-ci témoigne d'un redressement qui aboutit, il faut en convenir, à un véritable renversement de situation. Il est, en effet, remarquable que, porté au niveau de 344 millions de francs, le projet actuel se trouve en augmentation de 12,10 p. 100 par rapport à 1971 alors que, parallèlement, le taux de croissance du budget général n'est que de 9,40 p. 100.

Si l'on retient, au surplus, que les autorisations de programme sont en progression et que la dotation du F. I. D. O. M. pour 1972 accuse un taux d'expansion de 14 p. 100 comparativement à celui de 1971, force est de reconnaître, en toute objectivité, l'effort fait par le Gouvernement en faveur des départements d'outre-mer.

De là à dire que tout est pour le mieux, il y a un pas que nous ne saurions franchir sans trahir la réalité. Bien des sujets de préoccupation demeurent, en effet, qu'il s'agisse de la production du sucre, où les résultats obtenus au cours de la dernière campagne sont franchement insuffisants et accusent un inquiétant décalage en regard de l'ampleur de l'aide financière accordée; de la banane et de l'ananas, qui ont bien de la peine à avoir droit de cité dans le Marché commun; du sous-emploi, qu'aggrave chaque année une pression démographique difficilement contenue; de la migration, dont l'organisation n'est pas pleinement satisfaisante, notamment en ce qui concerne l'accueil, et qui, pour atteindre son objectif essentiel, doit être assortie d'une formation professionnelle dont il conviendrait de multiplier les centres d'activité; du volontariat d'assistance technique, qui, certes, a pu rendre et continue de rendre des services appréciables, mais dont le maintien trop généralisé est aujourd'hui matière à controverse en raison des inconvénients qui en découlent.

C'est un fait que les volontaires en question prennent figure de privilégiés en occupant des emplois qui, normalement, pourraient être tenus par des Antillais de même âge et de même capacité intellectuelle et qui se posent en sacrifiés, sans oublier cet autre aspect de la question que bon nombre d'entre ces volontaires négligent la mission qui est la leur pour se faire les fourriers de la subversion.

Il y a encore le problème posé par les prix trop élevés des transports maritimes et aériens, problème dont la solution est, vous avez bien voulu le reconnaître, monsieur le ministre, primordiale pour les départements d'outre-mer. Nous vous faisons confiance pour obtenir, à la faveur de la concurrence très vive que se livrent les compagnies régulières et les « charters », une réduction substantielle des tarifs en question.

Je glisse volontairement sur l'irritante question des loyers, comme sur toutes celles d'actualité qu'a évoquées ce matin mon collègue et ami, M. Marie-Anne.

Je ne saurais pourtant passer sous silence la réforme projetée, mais, hélas! depuis trop longtemps ajournée, du régime des congés administratifs dans les départements d'outre-mer. C'est à se demander si quelque esprit malin, attentif à multiplier les causes de friction et à entretenir dans ces départements un climat de tension, ne s'ingénierait pas à maintenir dans les oubliettes administratives une réforme d'une indiscutable importance puisqu'elle vise à la fois à supprimer une choquante disparité tenant à l'origine des fonctionnaires et à faciliter le fonctionnement des services publics par une répartition plus rationnelle des absences. Autant dire que la mise en application de cette réforme nous importe au premier chef.

Cette énumération de nos doléances n'est pas limitative, mais je m'en tiendrai là afin d'éviter « le couperet du temps de parole », pour reprendre une expression bien connue en milieu parlementaire. Car il est un autre sujet qui me tient particulièrement à cœur — autant d'ailleurs qu'à mes amis de l'Assemblée nationale et du Sénat — et qui, au demeurant, donne à ce débat sa vraie dimension: je veux parler de l'avenir politique des départements d'outre-mer.

Mieux que personne vous savez, monsieur le ministre, l'inquiétude qui y règne, le trouble et le désarroi qu'ont jetés dans les esprits et les cœurs certaines rumeurs, peut-être insuffisamment démenties, se rapportant à une éventuelle modification du statut actuel dans le sens du désengagement, désengagement que réclament quelques esprits irréalistes ou dévoyés dont la chance, l'atroce chance se confondrait avec le naufrage de tout un peuple.

Et je pense que ceux-là seuls rusent et trichent avec l'histoire sans cesse évoquée pour cautionner leur entreprise insensée, qui feignent aujourd'hui d'ignorer ce qu'ils savent depuis toujours, à savoir que l'histoire ne justifie rien puisque, pour s'exprimer comme Paul Valéry: « Elle contient tout et offre des exemples de tout. »

Que faut-il, en vérité, penser de ceux qui votent contre les crédits de la coopération et qui réclament en même temps les crédits globalisés pour le financement de leur programme d'autonomie?

Il n'est pas jusqu'à la dignité qui n'ait été invoquée pour tenter de justifier leur entreprise de rupture avec la France. Comme si, en vérité, on pouvait tenir à mépris le fait d'appartenir à la nation française, à cette patrie de l'esprit, terre d'élection de la justice et de la liberté.

Et l'on est amené à s'interroger sur la dignité dont pourraient bien se parer les futurs dirigeants d'une hypothétique nation, indépendante et souveraine, qui en serait bien vite réduite, sous l'aiguillon de la misère et après une dégradante surenchère, à se livrer sans condition aux tenants de l'idéologie collectiviste ou aux représentants de la dictature capitaliste.

M. Georges Marie-Anne. Très bien!

M. François Duval. Ajoutons enfin que le peuple antillais ne saurait être à la recherche de son identité car il n'a jamais cessé d'en avoir une claire et profonde conscience. Sans doute, cette identité porte-t-elle le sceau de l'histoire, de la géographie et de ses composantes ethniques, mais elle est, à la racine même de l'âme, traditionnellement, essentiellement et authentiquement française. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

Il n'est pas dans l'objet de notre intervention d'entamer une quelconque discussion du projet de loi déposé devant l'Assemblée nationale et portant création et organisation des régions, mais je déclare d'ores et déjà, avec mes amis, apporter notre plein et entier accord à cette institution, autant pour ses dispositions essentielles que pour l'esprit qui l'anime et la philosophie dont elle s'inspire.

« Erigée en établissements publics, dans le cadre des circonscriptions d'action régionale, elle assurera l'expression des réalités nouvelles et permettra la participation des élus à la gestion des affaires régionales. Les collectivités locales s'y trouvent naturellement associées. L'institution proposée, libérale dans son principe et pragmatique dans son fonctionnement, est de ce fait, ouverte sur l'avenir. »

C'est dire déjà que nous sommes résolument opposés à toutes dispositions particulières qui, dans la conjoncture présente, ne sauraient trouver, ni dans l'éloignement ni dans la spécificité de nos problèmes, une raison suffisante puisqu'un autre département d'outre-mer se trouve, d'entrée de jeu, purement et simplement aligné sur les régions de l'hexagone: cette intégration fonctionnelle visant, de toute évidence, à mieux assurer son avenir.

Ce projet offre un caractère progressif et présente assez de souplesse pour permettre les évolutions ultérieures et donc une facile adaptation aux articulations de la réalité.

Je reprends volontiers à mon compte ces sages et fortes paroles du Président de la République dans son discours de Brest: « Tentons de bonne foi, tous ensemble, l'expérience. Elle sera ce que voudront en faire les hommes chargés de la mettre en œuvre ».

Tout régime différencié fournirait aux zélés de l'indépendance matière à relancer leur entreprise de désintégration nationale.

Regrettons toutefois que les circonscriptions d'action régionale pour la France d'Amérique ne puissent s'étendre hors du cadre manifestement étroit du département. Certes, nous n'ignorons rien des difficultés provoquées par la création d'une entité territoriale groupant les trois départements des Antilles et de la Guyane. Mais nous pensons qu'indépendamment de la Communauté d'intérêts, des affinités ethniques, de ce « poids de

mémoire », qui militent en faveur de la grande région Antilles-Guyane, il apparaît clairement que c'est à l'échelle de ce cadre géographique que jouerait le mieux cette complémentarité qui, en assurant une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources et des activités, constituerait un puissant facteur d'équilibre démographique, d'expansion économique et de progrès social.

En vous écoutant ce matin, monsieur le ministre, avec l'attention et l'intérêt que requérait la qualité de votre exposé, je songeais — ainsi va la pensée — que les « chènes qu'on abat » ne meurent pas tout entiers puisque, tout autour de leur tronc gisant, des tiges gonflées de la même sève s'élancent de terre pour assurer, autant que la relève de l'espèce, la pérennité de la vie.

Vous avez, monsieur le ministre, le rare privilège de pouvoir vous compter au nombre de ceux que la confiance, l'estime, l'amitié du général de Gaulle ont désignés comme ses héritiers spirituels. Lui dont la lucidité ne fut jamais en défaut, savait que c'est la France qui constitue la plus profonde permanence de l'âme antillaise, et que cette vérité est une donnée fondamentale et déterminante de la conduite à tenir à notre égard.

Au moment où nos départements lointains se trouvent placés à la croisée des chemins de leur destin, permettez-moi de me réclamer des impératifs de la fidélité et de la raison autant que de la profondeur du sentiment, pour vous adjurer de tout mettre en œuvre, afin que ces divers morceaux de France que sont les départements d'outre-mer demeurent à jamais au dedans de la France. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Amédée Valeau.

M. Amédée Valeau. Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, une fois de plus, à l'occasion du budget des départements d'outre-mer, les parlementaires de nos contrées lointaines sont amenés à exposer leur point de vue.

Etant donné l'œuvre considérable accomplie par la métropole dans nos îles, nous sommes profondément reconnaissants pour les progrès réalisés chaque jour, progrès remarquables dans toute la Caraïbe et que nous devons à la lourde charge que la métropole impose à l'ensemble du budget pour nous attribuer notre part du revenu national. En effet, plus de 100 milliards au total seront ainsi versés dans le courant de l'année prochaine au département que je représente.

Notre premier devoir est de remercier le Gouvernement de cette marque de solidarité nationale.

Faut-il s'arrêter à ces remerciements et laisser penser que tout approche de la perfection ? Malheureusement, pour l'ensemble de la population, il y a des ombres au tableau, et si nos remerciements sont vifs et sincères, les critiques de nos mandants le sont également.

Il faut faire une distinction entre l'administratif, le social et l'économique. Sur le plan administratif et sur le plan social, un gros effort a été fait ; en même temps, il s'est produit, considérable sur le plan économique, une détérioration qui se répercute durement sur les recettes locales.

Autrefois, sous le régime colonial, la Guadeloupe avait l'autonomie budgétaire — je dis bien « autonomie budgétaire » — et l'ancien président de la commission financière du conseil général que j'ai été pendant de très nombreuses années peut certifier qu'à cette époque le territoire ne coûtait pas un centime à la métropole.

Le gouverneur administrait son territoire comme un fermier sa ferme et portait la plus grande attention à ses dépenses comme à ses recettes, car elles devaient obligatoirement s'équilibrer. Les dépenses concernant la solde des fonctionnaires s'appelaient les dépenses obligatoires et le gouverneur portait la plus grande attention au développement de la situation économique.

Actuellement, les dépenses administratives étant réglées directement par le ministère intéressé, l'administration s'est bien vite rendu compte que tous ses fonctionnaires étaient régulièrement payés sur le budget national, quelle que soit la situation économique du pays.

Est-ce cet état de choses qui a amené une prolifération de fonctionnaires prospères et de dépenses improductives, en même

temps que nous pouvions constater la pauvreté, la misère de plus en plus grande de l'ensemble d'une population par suite d'une économie en régression par rapport aux besoins de cette population ?

Pour redresser cette situation, il suffirait de consacrer au développement de l'économie une faible partie des sommes énormes dépensées dans le pays. Il résulte de cette situation une richesse apparente qui ne doit pas cacher le fait que le pays produit fort peu par rapport à ses dépenses et que nous voyons s'établir une sorte de régime d'assistance qui finit par être de la mendicité.

Si l'attachement profond de nos populations à la mère patrie est indiscutable, il est non moins certain que cette misère constante a un effet déprimant sur son moral, aggravé par le comportement du régime préfectoral, différent du régime gubernatorial.

Le gouverneur recherchait toujours à s'appuyer sur une majorité solide, fondée sur l'unité de la population.

Le régime préfectoral a apporté ses méthodes, sans doute utilisées dans les départements métropolitains, et il cherche constamment à diviser pour régner.

En métropole, il est peut-être normal de chercher à opposer constamment les gros, les moyens, les petits, mais dans nos départements antillais où il existe tant de facteurs de division, il est navrant d'en voir introduire d'autres. Le pays est, en effet, maintenant divisé comme il ne l'a jamais été. L'administration est-elle satisfaite de la façon dont s'exerce son règne ?

Je suis obligé de crier ces vérités, car le destin de nos îles lointaines et leur prospérité ne dépendent pas de la population locale, mais bien des gouvernants. Il faut bien situer les responsabilités : chaque fois que, dans l'histoire, la Guadeloupe a été bien gouvernée, elle a connu le calme et la prospérité.

Notre économie traditionnelle, canne et banane, subit une crise grave.

On peut me dire qu'un bon médecin, après avoir constaté la maladie, doit en indiquer le traitement.

A notre sens, au lieu de favoriser la migration de la jeunesse de notre pays, au lieu d'avoir à régler des déficits considérables sur le plan administratif ou de la sécurité sociale, il serait, en réalité, moins coûteux de développer l'économie intérieure. Pour commencer, il est à peu près certain que la migration des 3.000 à 4.000 jeunes que nous sommes obligés de subir chaque année et que nous sommes très heureux, pour le moment, de voir accueillir en métropole, serait stoppée si l'on pouvait financer chaque année soit la culture de 1.000 hectares de bananes supplémentaires, soit 1.000 chambres d'hôtels, ou encore 500 hectares de bananes et 500 chambres d'hôtels.

Il est aussi malheureux de constater combien notre production locale est malmenée par les technocrates des ministères de Paris. En ce qui concerne notamment la banane, il est attristant qu'à tout instant nous subissions des crises économiques graves qui résultent d'importations étrangères intempestives. Pour cette production, j'indiquerai rapidement que la situation des planteurs serait moins précaire si le Gouvernement voulait bien, pour garantir la production nationale, accepter la création d'une caisse d'assurance et de désendettement qui serait alimentée par une taxe parafiscale de 0,10 francs sur l'ensemble des bananes importées en France. Si le Gouvernement n'est pas opposé à ce projet, un amendement en ce sens peut être présenté dans quelques jours à l'occasion du vote de la loi de finances rectificative.

Nous pensons également que les cartons qui servent à l'emballage des bananes devraient bénéficier de l'exonération de la T. V. A. Il suffirait de compléter le décret du 13 février 1952 qui ne comprenait pas ces cartons dans la liste des articles exonérés parce que ce mode d'emballage n'existait pas encore.

Certainement, M. le ministre des départements d'outre-mer va me répondre qu'un plan de relance est en voie d'exécution, mais peut-il me dire si les services officiels aident bien le Gouvernement lorsque la caisse régionale du crédit agricole de la Guadeloupe fait saisir les planteurs justement au moment où ils vont peut-être bénéficier d'une petite aide ? Je demande donc que toutes ces tracasseries et ces procédures coûteuses engagées contre les planteurs soient suspendues et que les dettes soient étalées.

Ces planteurs n'ont qu'un malheur, c'est d'avoir subi quatre cyclones et de nombreuses crises économiques qui ont empêché le remboursement des prêts à l'Etat. Je vous demande, monsieur

le ministre, de prendre l'engagement de vous opposer aux poursuites intentées par le crédit agricole et d'obtenir simplement que les dettes soient étalées pour les cultivateurs de bonne foi dont on peut constater le bon état des plantations. Donnez le temps à ces planteurs, monsieur le ministre, de bénéficier de votre plan de relance. Le crédit agricole doit aider l'effort du Gouvernement.

Sur le plan général de la production agricole de la Guadeloupe, je pense qu'il est souhaitable que les établissements ne soient pas obligés d'être soumis au régime du bénéfice réel ; cette formule ne peut convenir qu'à un pays mieux structuré en agents comptables, autrement, on va se trouver devant une impossibilité qui se traduira par des comptabilités critiquées qui amèneront des difficultés supplémentaires. Je considère que l'application de cette mesure pourrait être suspendue dans les départements d'outre-mer, tout au moins dans le département que je représente.

J'ai été sévère dans mon exposé. Il faut que vous sachiez que la misère ne pourra jamais détacher le cœur de nos populations de la mère patrie. Nous sommes tous fiers de participer à la civilisation française car, au-dessus de l'argent, il y a le cœur. Nous constatons que, dans le cadre français, il se développe chez nous une culture proprement antillaise de plus en plus marquée et de plus en plus attachante. L'esprit a toujours dominé la matière et vous pouvez être assuré, monsieur le ministre, de l'affection et du dévouement de nos populations. Je me permets d'ajouter que le développement de la culture peut aussi se faire tout en cherchant à atténuer la misère, et le rôle des parlementaires est de vous mettre au courant des besoins de leurs mandants. Nous souhaitons une liaison de plus en plus étroite entre les parlementaires et le Gouvernement, pour le bien de tous, c'est-à-dire pour le bien de la France. (*Applaudissements à droite, sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à gauche.*)

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat, chargé des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, pour mieux répondre aux questions qui m'ont été posées par les orateurs qui sont intervenus ce matin et au début de cet après-midi, je m'adresserai successivement à chacun d'entre eux, en m'excusant par avance des redites que cette méthode m'imposera et que je m'efforcerai de faire aussi peu nombreuses que possible.

M. le sénateur Marie-Anne a présenté au début de son discours une évaluation très intéressante sur la part que représentent les départements d'outre-mer dans les dépenses de l'Etat. Il est arrivé à la conclusion que ces départements représentaient 1/89^e en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement et 1/100^e en ce qui concerne les dépenses d'équipement.

C'est certainement un travail très intéressant auquel s'est livré M. le sénateur Marie-Anne. Je voudrais néanmoins, car nous sommes dans une discussion budgétaire où une observation comme celle-là a une valeur indiscutable, souligner la marge d'incertitude que renferment ces calculs.

M. le sénateur Marie-Anne ne me contredira pas si j'observe qu'une part des dépenses de l'Etat est très difficile à répartir géographiquement. Je ne vois pas comment on peut répartir de cette façon, par exemple, les dépenses des administrations centrales. Il est très difficile et presque impossible de répartir géographiquement les dépenses militaires auxquelles M. Marie-Anne a fait allusion car en pratique, on ne peut guère répartir, dans ces dépenses, que celles de personnel qui représentent à peine plus de 50 p. 100 des crédits militaires. Et encore, je ne vois pas quelle répartition géographique nous pourrions faire des dépenses en personnel de la marine, car c'est un fait que beaucoup de navires — les représentants des départements d'outre-mer, spécialement des Antilles, le savent bien — viennent les visiter. Cette indication, donnée par M. Marie-Anne, n'a donc qu'une valeur approximative et j'espère qu'il en conviendra avec moi.

En revanche, et c'était la conclusion de la première partie de son exposé, il est intéressant de savoir si les crédits d'investissement, tels qu'ils ont existé au budget de 1971 et tels que nous vous les proposons pour le budget de 1972, permettent une exécution normale du VI^e Plan et nous donnent un espoir raisonnable de réaliser le VI^e Plan dans les territoires d'outre-mer.

Ma réponse est affirmative ; je l'ai dit ce matin et je le confirme : les crédits que nous vous proposons permettront d'assu-

rer une exécution à 33 p. 100 du VI^e Plan à la fin de la deuxième année de son exécution, c'est-à-dire à la fin de l'année 1972.

M. Marie-Anne, j'ai cru le comprendre, aurait souhaité que le taux d'exécution fut, non pas de 33 p. 100, mais de 40 p. 100. Je ne suis pas d'accord avec lui, car les caractéristiques d'un bon plan d'équipement consiste à prévoir une progression dans sa réalisation qui doit suivre le développement de l'économie. Par conséquent, il serait mauvais que l'exécution du Plan fut exactement de un cinquième par an, car la cinquième année, il apparaîtrait que la tranche d'exécution se trouverait très décevante par rapport à celle de la première année.

C'est pourquoi en accord avec le ministre des finances, nous avons accepté une progression linéaire qui nous assure, si la progression de cette année 1972 se prolonge sur les années 1973, 1974 et 1975, d'arriver à une exécution totale de l'hypothèse haute de ce Plan pour les départements d'outre-mer.

M. Marie-Anne a ensuite posé la question de l'extension d'un certain nombre de dispositions du code civil aux départements d'outre-mer et je conviens que la loi du 4 décembre 1968 a été, de ce point de vue, un peu décevante puisque certaines dispositions antérieures à la départementalisation, et, par conséquent, à 1946, n'ont pas été appliquées aux départements d'outre-mer.

Il est assez facile de porter remède à cette situation et, notamment, aux deux problèmes assez douloureux que M. le sénateur Marie-Anne a soulignés : la législation sur l'absence qui intéresse un certain nombre de familles qui ont eu le malheur de perdre des enfants ou des parents dans la période de guerre, et les suites de la catastrophe qui avait frappé la ville de Saint-Pierre au moment de l'éruption de la montagne Pelée. Je prends l'engagement de mettre à l'étude l'extension du code civil sur ces deux points et de présenter un texte au Parlement dans le courant de l'année qui vient.

M. Marie-Anne nous a posé la question bien connue de la création d'une sous-préfecture du sud de la Martinique. J'en conviens, mon prédécesseur s'était engagé à la créer en 1972. Je suis cependant obligé de dire que les crédits correspondant à cette création ne sont pas inscrits à ce budget. J'ajoute que cette non inscription n'est pas seulement le fait de contraintes budgétaires, mais découle de la volonté que nous avons de choisir une implantation aussi peu discutable que possible. Les élus martiniquais savent que cette condition n'est pas tellement facile à remplir.

J'aborderai maintenant les questions économiques posées par M. le sénateur Marie-Anne et en particulier la question de la taxation de la banane. Cette taxation ne me satisfait pas plus que vous, au moins au niveau où elle a été fixée. J'ai déjà écrit au ministre de l'économie et des finances pour lui demander de revoir l'arrêté de taxation qu'il a pris. Je rencontrerai certainement bien des difficultés, mais je suis décidé à ne pas abandonner la partie.

Curieusement, cette année, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion connaissent un problème identique posé par la sécheresse. Les années précédentes, les départements d'outre-mer avaient eu le malheur d'être frappés par des cyclones ; cette année, aucun n'a été touché, même marginalement, mais ils ont eu la malchance de souffrir de la sécheresse, sévère à la Martinique et à la Guadeloupe, plus sévère encore à la Réunion, dont une partie est atteinte pour la deuxième année consécutive.

Je le confirme, comme par le passé, nous nous efforcerons de porter remède aux catastrophes qu'entraîne cette sécheresse. Encore faut-il que les dossiers nous soient présentés, sinon il n'est pas possible d'obtenir satisfaction.

Je prends l'engagement de les examiner dès qu'ils parviendront à l'administration centrale et de porter remède autant que possible aux inconvénients pour certains, aux conséquences graves pour d'autres de la sécheresse.

Enfin, M. le sénateur Marie-Anne m'a fait observer qu'il était souhaitable de réaliser un certain rattrapage aux Antilles, en Guyane et à la Réunion par rapport à la métropole. Les graphiques montrent, en effet, que l'écart s'est creusé en juin 1968, qu'il n'a pas été atténué de 1968 à 1970 inclus, mais qu'en 1971 il l'a été légèrement. En effet, du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre 1971, la croissance du S. M. I. C. en métropole a été de 12,60 p. 100 ; de 13,25 p. 100 aux Antilles et en Guyane et de 13,35 p. 100 à la Réunion. Le rattrapage est sans doute insuffisant, mais il marque un retournement de tendance. nombre d'affirmations.

M. Gargar a posé plusieurs questions et émis un certain

Certes, je suis d'accord avec lui sur l'importance qu'il convient d'accorder à l'agriculture et sur l'importance de la formation professionnelle continue. Les crédits inscrits au VI^e Plan et la tranche 1972 du F. I. D. O. M. correspondent à un effort accentué en faveur de l'agriculture, et cet effort est d'ailleurs plus important que les documents budgétaires ne le font apparaître, car une grande partie est réalisée par des prêts d'organismes tel que le crédit agricole ou le F. O. R. M. A., qui ne figurent pas dans les documents budgétaires des départements d'outre-mer.

Mais, dans l'agriculture, comme dans tout autre activité humaine, il faut compter avec le temps et il n'est pas possible d'espérer que l'agriculture antillaise, guyanaise ou réunionnaise puisse faire des progrès fulgurants en l'espace de quelques mois. C'est une œuvre de longue haleine, qu'il s'agisse des départements d'outre-mer, de la métropole ou d'autres pays d'Europe. L'œuvre est difficile, parfois douloureuse, mais nous avons maintenant une base sérieuse à partir de laquelle progresser.

Il en va de même en ce qui concerne la formation professionnelle continue, institution certes nouvelle dans les départements d'outre-mer, mais qui connaîtra un développement assez rapide dans les années à venir.

J'ai compris que M. Gargar regrettait que les crédits ne fussent pas assez importants sur ces chapitres et qu'en revanche il souhaitait que soient réduits les crédits destinés à la police, au service militaire adapté et au « Bumidom ». Il m'a semblé également qu'il pensait ne pas avoir le pouvoir de diminuer ceux-ci. Or, la Constitution certainement, les lois organiques aussi et le règlement du Sénat, sauf erreur de ma part, ne lui interdisent nullement de déposer un amendement proposant une réduction des crédits de ces chapitres. Nous en discuterions s'il décidait de le faire, mais, à ma connaissance, il ne l'a pas fait. C'était donc, de sa part, plus une clause de style que l'expression d'une décision arrêtée.

Le problème des fonctionnaires a été soulevé par un autre orateur que M. Gargar et je répondrai tout à l'heure, en une seule fois, à ce sujet.

Je regrette, avec M. Gargar, que les travaux du campus universitaire de Pointe-à-Pitre ne soient pas effectivement engagés. La raison en est très simple : les adjudications ont fait apparaître que les soumissions dépassaient de 15 à 70 p. 100 les prix de référence de bâtiments universitaires identiques en métropole, et il m'a donc paru impossible de refuser à M. le ministre l'envoi en mission d'un inspecteur des finances. Celui-ci est à Pointe-à-Pitre pour examiner la question et, à son retour, je pense que nous pourrions prendre la décision d'approuver le marché et de lancer les travaux, pour un prix inférieur, je l'espère, à celui qui avait été primitivement accepté par M. le ministre de l'éducation nationale et par moi-même.

Enfin, M. Gargar a évoqué le statut des départements d'outre-mer et je lui indique, comme aux orateurs qui ont présenté des observations de même nature, que je n'ai pas l'intention de traiter ce soir des rapports de cette question avec la prochaine réforme régionale. En effet, les instances compétentes des départements vont être consultées dans quelques jours et, à l'occasion de sa session de printemps, le Parlement sera appelé à discuter des projets du Gouvernement. Ce n'est donc pas le moment d'aborder ce problème et, quant à la référence faite par M. Gargar à la réunion de Morne-Rouge, M. Louis Namy ayant évoqué le même sujet, je répondrai tout à l'heure.

M. Isautier, qui a été obligé de s'absenter, avait posé deux questions dont une sur la sécheresse à laquelle je crois avoir répondu. En ce qui concerne la Réunion tout particulièrement, je tiens à indiquer à M. le sénateur Repiquet qu'aucun dossier n'est parvenu à ce jour à l'administration centrale et qu'il n'est donc pas raisonnable de demander des indemnités sans fournir le début d'une justification.

À la seconde question de M. Isautier portant sur l'article 7 du projet de loi de finances rectificative, je répondrai tout à l'heure en même temps qu'à M. le sénateur Repiquet.

M. Monory m'a posé un certain nombre de questions, notamment sur la démographie et le tourisme, et je crois lui avoir répondu au cours de mon exposé ; en ce qui concerne les transports, question évoquée par d'autres intervenants, je lui répondrai dès maintenant.

Qu'il s'agisse des transports aériens ou des transports maritimes, l'objectif que nous visons les uns et les autres est d'obtenir des prix de transport aussi faibles que possible. Pour cela, on nous propose de choisir entre la concurrence et la

péréquation, mais nous nous efforçons de les conserver l'une et l'autre dans une certaine mesure.

Je vous y rends attentifs, le problème n'est pas simple et il faut savoir sur quel terrain nous nous plaçons.

Si nous jugeons que les transports aériens, par exemple, entre les départements d'outre-mer et la métropole doivent être soumis au régime intérieur, c'est-à-dire au même régime que les transports aériens de Paris à Marseille ou à Nice, alors nous ne pouvons pas accepter la concurrence, car tous les pays assurent un monopole à leurs propres sociétés et aucun d'eux n'accepte une mise en concurrence avec les sociétés internationales ; en revanche, s'il s'agit de transports de pays étrangers, européens ou non, aux départements d'outre-mer ou inversement, nous pouvons accepter et même organiser la concurrence, et c'est ce que nous avons fait.

Pour les départements des Antilles et de la Guyane et, plus récemment, pour le département de la Réunion, nous avons en effet établi, en accord avec le ministère des transports, un contingent de vols par *charter* qui sont mis à la disposition des départements si leurs demandes sont justifiées. Ainsi les départements antillais ont-ils demandé plusieurs dizaines de vols par *charter* dans le courant de l'année 1971, en provenance ou à destination des Etats-Unis d'Amérique et du Canada.

Nous sommes tout aussi disposés à accepter des vols par *charter* en provenance ou à destination des pays européens, si, demain, on nous en fait la demande. Il n'est pas douteux que la mise en place de ces vols par *charter* a été un élément important de la baisse du prix des transports aériens au cours de cette année.

Dans certains cas, notamment avec la métropole, il convient d'assurer une certaine péréquation. C'est ce que nous avons fait en obtenant d'Air France, puisque les départements d'outre-mer sont desservis par cette compagnie, que les tarifs préférentiels soient multipliés et étendus à de nouvelles catégories de bénéficiaires, puis, il y a seulement quelques jours, en imposant à cette compagnie de renoncer, sur les lignes reliant la métropole aux départements d'outre-mer, à la majoration de 1 p. 100 des tarifs qu'Air France applique sur toutes ses lignes, étant donné qu'il s'agit de transports intérieurs.

Les transports maritimes soulèvent un problème beaucoup plus délicat car ils mettent en cause le commerce international. L'un des orateurs a fait remarquer, ce matin, que la concurrence pourrait favoriser la baisse des taux de fret. Je n'en suis pas tellement sûr car, s'il est vrai que ceux-ci ont augmenté sur les lignes de la Martinique et de la Guyane qui sont desservies par la Compagnie générale transatlantique, ils ont augmenté également, et même dans une plus forte proportion, sur les lignes de la Réunion, alors que l'océan Indien est desservi par des sociétés dont la plupart sont étrangères ; celles-ci sont groupées dans une conférence qui fixe les taux de fret, et elle adopte un chiffre plus élevé encore que la conférence de l'Atlantique Sud.

M. Léopold Heder a commencé son exposé par un rappel des violences qui ont eu lieu récemment à Cayenne et qu'il ne juge pas compatibles avec la nature et les habitudes des Guyanais. Je partage son point de vue, encore qu'il connaisse l'histoire de la Guyane mieux que moi et que celle-ci nous ait donné des exemples de violences beaucoup plus sérieuses. En effet, celles qui ont eu lieu récemment n'ont fait que trois blessés légers dont deux dans le service d'ordre. En revanche, elles ont causé un certain nombre de dégâts aux biens privés ; à l'heure présente, si je ne me trompe, cinquante plaintes ont été déposées.

J'ajoute, M. Heder le sait déjà, que, depuis la semaine dernière, la grève a cessé et que le travail a repris, en accord avec les différentes parties intéressées.

M. Heder a ensuite cité, à l'appui de sa thèse sur les difficultés guyanaises, un certain nombre d'exemples allant des redevances du Bureau de recherches géologiques et minières (B. R. G. M.) aux crédits d'équipement du port.

Pour les redevances du B. R. G. M., M. Heder reconnaîtra certainement avec moi que la question n'est pas tellement de savoir à qui doivent aller les redevances minières qui seront payées par la société exploitant les bauxites de Kaw. Celles-ci constituent, en effet, un des espoirs sérieux de la Guyane. La question est donc moins de savoir à qui doivent aller les redevances, en application des textes en vigueur, que de savoir quelle est leur destination définitive.

En Guyane, l'inquiétude vient du fait que l'on soupçonne, à tort ou à raison — je ne veux pas prendre parti — le

B. R. G. M., entreprise d'Etat et non pas privée, de destiner ses recettes à des opérations nouvelles hors de la Guyane.

Monsieur Heder, je veillerai à ce que le B. R. G. M. continue, en Guyane, l'action du bureau minier guyanais, qui avait montré l'importance de ce gisement de Kaw car il me semble que la Guyane n'a pas livré tous les secrets de son sous-sol, loin de là.

Les patentes, pour leur part, posent un problème très complexe dans lequel je n'entrerai pas car, en dehors de M. Heder et de moi-même, je crains que les sénateurs ne puissent se passionner pour cet aspect particulier du problème que constituent les patentes guyanaises étant donné qu'ils sont surtout préoccupés par la patente en général.

Ce problème particulier, qui résulte à la fois d'une conjoncture économique et d'une situation spéciale au point de vue de l'administration fiscale, doit pouvoir, au moins en partie, être réglé car, si les patentes en Guyane sont effectivement beaucoup plus lourdes qu'aux Antilles — je ne conteste pas le chiffre avancé par M. Heder selon lequel elles sont cinq fois plus élevées — cela tient à plusieurs raisons et notamment au fait que les autres impôts locaux sont beaucoup moins lourds, ce qui nécessite une certaine péréquation.

En ce qui concerne les crédits d'équipements pour la construction du nouveau port de Cayenne, à Degrad-des-Cannes, je confirme ce que j'ai dit ce matin en répondant à M. le rapporteur.

Un conflit s'est élevé, sur ce point précis, entre le ministère de l'équipement et du logement et le ministère d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. J'ai déjà mentionné l'arbitrage rendu par M. le Premier ministre. Il s'applique notamment aux crédits portuaires de la Guyane. Pour 1972, ces crédits sont encore inscrits au fonds d'investissement et de développement économique des départements d'outre-mer (F. I. D. O. M.), mais, pour 1973 et les années suivantes, ils figureront au budget du ministère de l'équipement.

Abordant enfin le problème du statut départemental de la Guyane, élément principal de son intervention, M. Léopold Heder a insisté sur les particularités guyanaises. Certes, personne ne conteste que la Guyane présente de nombreuses caractéristiques qui la rendent différente des autres départements français, et même des autres départements d'outre-mer, tant par la géographie et l'histoire que par la population.

En effet, de tous les départements, la Guyane est celui qui a, non seulement la plus faible population, mais aussi la plus faible densité, ce qui crée pour elle une situation particulière. Il faut en tenir compte. Je le dis très nettement devant le Sénat, je comprends parfaitement que l'on puisse envisager, pour la Guyane, certaines dispositions spéciales.

Après M. Isautier, M. Repiquet m'a posé une question sur le projet d'article 7. A ce propos, je voudrais donner quelques précisions qui seront certainement confirmées et peut-être développées par M. le ministre de l'économie et des finances lorsque le projet viendra en discussion devant le Sénat.

Le texte ne dit pas explicitement que les avantages prévus à l'article 7 s'appliqueront à l'extension d'entreprises. Il a été entendu, à la suite d'un échange de lettres intervenu entre M. le ministre de l'économie et des finances et moi-même, que, lorsqu'une extension apparaîtra préférable à une création nouvelle, ces avantages pourront être accordés par le ministre de l'économie et des finances, sur rapport de la commission compétente, en faveur de l'extension.

Le deuxième point porte sur la nature des entreprises. Sauf pour le tourisme, domaine d'activité pour lequel on a admis qu'il n'était pas nécessaire d'être hôtelier pour faire des investissements, une des exigences retenues est que l'investissement soit réalisé par une entreprise dans une activité de même nature que celle exercée en métropole.

C'est une exigence raisonnable — cela nous met à l'abri de critiques qui seraient faciles s'il l'en était autrement — surtout si la notion de « nature d'entreprises » est interprétée libéralement. Je peux vous affirmer qu'il en sera ainsi.

Enfin, dans l'intérêt même des départements d'outre-mer, le montant minimum de l'investissement doit être fixé à un chiffre relativement élevé, si nous ne voulons pas assister à des opérations, peut-être nombreuses, mais tout à fait mineures et sans intérêt économique pour ces départements. Fixer à un million de francs ce minimum serait raisonnable. Vous aurez certainement à en discuter avec le ministre de l'économie et des finances.

J'observe, à ce propos, que la commission des finances et celle de la production et des échanges de l'Assemblée nationale ont proposé un chiffre plus élevé. Par conséquent, celui qui a été choisi par le Gouvernement ne pêche pas par excès. Il aurait tendance à être interprété différemment par la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Je crois, comme M. Repiquet, que cette exemption, contrairement à ce que certains pourraient penser, ne doit pas coûter cher car, si elle aboutit à des investissements rentables, créateurs d'emplois et, par voie de conséquence, de richesses dans les départements d'outre-mer, le manque à gagner pour la métropole sera compensé, et peut-être même au-delà, par cette amélioration de la situation économique des départements d'outre-mer où ces investissements auront été réalisés.

M. Louis Namy a commencé par critiquer les crédits de la police et du service militaire adapté qu'il a semblé confondre dans la même rubrique de « forces de maintien de l'ordre ». Je suis obligé de lui dire qu'il n'en est rien et que je ne puis accepter cette confusion car je défie quiconque de me citer un seul cas — je dis bien un seul — où le service militaire adapté ait été utilisé dans une opération de maintien de l'ordre. Par conséquent, je suis certain que les propos de M. Louis Namy ont dépassé sa pensée.

En réalité, le service militaire adapté, avec son encadrement militaire, a deux objets : le premier est de donner une formation professionnelle à un certain nombre de jeunes ; le second d'organiser des travaux pratiques pour les jeunes qui ont reçu un début de formation professionnelle, et cela au profit des collectivités locales, communes et départements.

J'ajoute que les collectivités locales semblent assez satisfaites de la participation des jeunes du service militaire adapté et je tiens à la disposition de M. Louis Namy les remerciements de certains maires communistes à ce sujet. (Sourires).

M. Namy voulait sans doute, à cette occasion, rappeler les thèses de son parti sur le statut des départements d'outre-mer. Il a fait à cette occasion référence, lui aussi, à la réunion tenue à Morne-Rouge. Je n'entrerai pas dans le fond du débat, mais il me semble que l'opinion d'un petit nombre d'hommes politiques, où que ce soit, n'est pas celle de la totalité d'une population.

Je pense que M. Namy sera d'accord avec moi, pour une fois, quand j'affirmerai qu'en matière de statut rien d'important ou de décisif ne peut être fait contre la volonté d'une population...

M. Louis Namy. Bien sûr !

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. ... et que, par conséquent, il n'est pas question de préjuger la volonté de cette population à travers les déclarations d'un certain nombre d'hommes qui ont leur opinion sur cette affaire, mais qui n'expriment que leur point de vue personnel et celui de leurs amis.

M. François Duval, après avoir parlé du problème des transports maritimes et aériens, que j'ai traité en répondant à M. Monory, a soulevé celui des congés administratifs. Il s'agit d'une question délicate, car elle pose un problème qui concerne non seulement l'origine géographique du recrutement des fonctionnaires, mais encore le statut général de la fonction publique. Il n'est pas possible que les décisions que nous prenons, intéressant le régime de congés administratifs des fonctionnaires dans les départements d'outre-mer, soient sans retentissement sur les fonctionnaires métropolitains.

Disons les choses franchement : le système actuel des congés administratifs dans les départements d'outre-mer est encore, pour l'essentiel, hérité du régime colonial. Peu de modifications, en effet, sont intervenues dans ce domaine depuis vingt-cinq ans. Nous nous sommes attachés à réexaminer ce régime afin de le refondre en tenant compte, d'abord, des intérêts légitimes des fonctionnaires, ensuite, des nécessités du service, enfin, des conditions de transport qui ont profondément changé. Actuellement, en effet — c'est très bien ainsi — presque tous les fonctionnaires et leurs familles se déplacent par avion.

Mais la revision, que j'ai entreprise, à la suite d'ailleurs de mes prédécesseurs, s'est heurtée à des difficultés d'application considérables. A ce jour, nous n'avons pas encore pu mettre sur pied un projet cohérent susceptible de recevoir l'accord de la fonction publique. Le régime colonial avait sans doute bien des défauts, mais il présentait la caractéristique d'accorder des conditions de congé relativement favorables.

C'est pourquoi, lorsque nous voulons reviser ce régime pour le rapprocher du système métropolitain, nous rencontrons de grandes difficultés. Je pense que nous parviendrons à surmonter bientôt nos divergences avec la fonction publique et j'espère que dans le courant de l'année 1972 un premier pas sera fait vers la révision du régime des congés dans les départements d'outre-mer.

M. le sénateur François Duval a enfin fait état du statut et, comme à ses collègues, je réponds que c'est un sujet dont nous aurons à discuter longuement dans les mois qui viennent.

Enfin M. le sénateur Valeau a présenté un certain nombre d'observations. Mais quand il affirme que la politique de l'administration préfectorale est de diviser pour régner, je lui réponds que ce n'est pas du tout la vérité.

Certes, il est vrai que la technique administrative des gouverneurs était profondément différente de celle des préfets. Car, dans le statut de ce que l'on appelait alors les vieilles colonies, les gouverneurs étaient pour ainsi dire contraints de s'appuyer sur une majorité au conseil général. Je ne le nie nullement, pas plus que je nie le fait que, dans le système préfectoral, il n'est pas indispensable qu'un préfet s'appuie sur la majorité du conseil général. Un préfet peut fort bien remplir sa fonction sans avoir l'appui de cette majorité. Cependant, je n'en tire pas les mêmes conséquences que M. le sénateur Valeau.

Ce dernier semble, avec le recul du temps, penser qu'il en résultait une administration plus efficace pour les vieilles colonies. Je ne le crois pas. Bien que n'ayant jamais servi ni comme administrateur, ni comme gouverneur dans ces vieilles colonies, je sais bien que de 1848 à 1946, c'est-à-dire à peu près pendant un siècle, celles-ci ont connu une remarquable instabilité gubernatoriale, puisqu'il y a eu en moyenne plus d'un gouverneur par an et par colonie. C'est la preuve que le système n'avait pas que des avantages et comportait des inconvénients.

Aujourd'hui, il me semble que l'administration préfectorale, tout en ne subissant pas les mêmes contraintes que dans le régime antérieur, s'efforce de travailler chaque fois qu'elle le peut en bon accord avec les conseils généraux.

Cela dit, M. Valeau a posé des questions très sérieuses à propos de la banane. Si je lui confirme ce que j'ai répondu sur la tarification, je suis obligé d'être plus circonspect en ce qui concerne l'engagement qu'il me demandait de prendre vis-à-vis des planteurs de bananes en difficulté avec le crédit agricole. Il n'est pas possible de faire cesser les poursuites engagées par cet organisme, car il s'agit d'une institution de crédit sur laquelle le Gouvernement ne peut pas agir de cette façon. En fin de compte, le crédit agricole est bien obligé de considérer que les crédits consentis aux planteurs de bananes guadeloupéens ou martiniquais sont, pour l'essentiel, constitués par les dépôts de leurs collègues et compatriotes métropolitains.

Mais ce que je puis affirmer à M. Valeau, c'est que la direction générale du crédit agricole s'est engagée vis-à-vis de nous à examiner les opérations une à une et à prendre des mesures généreuses, chaque fois que le cas considéré lui paraîtrait appeler une mesure de générosité.

En ce qui concerne les producteurs des départements d'outre-mer, nous savons tous ici que la production agricole est, dans tous les pays du monde, soumise aux aléas de la nature, notamment de la météorologie. Mais les pays tropicaux sont plus éprouvés que les pays tempérés, car dans ces derniers une mauvaise année se traduit par une chute importante de la production certes, mais non par des catastrophes comme celles que connaissent les pays tropicaux. Nous en avons tous conscience. C'est pourquoi, progressivement, nous mettons sur pied un système d'aides aux agriculteurs des départements et des territoires d'outre-mer lorsqu'ils sont frappés par ces catastrophes.

Mais il ne faudrait pas que cette aide dépasse son but et profite à ceux qui n'en ont pas absolument besoin car, je le répète, elle est constituée par l'argent d'hommes qui ont souvent beaucoup travaillé pour le gagner. (*Applaudissements sur les travées de l'Union des démocrates pour la République, à droite et sur certaines travées à gauche.*)

M. Marcel Gargar. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gargar pour répondre à monsieur le ministre.

M. Marcel Gargar. Monsieur le ministre, vous m'avez reproché de n'avoir pas déposé un amendement pour modifier tel ou tel chapitre du budget, mais l'expérience m'a servi. L'an dernier, j'avais inutilement suivi cette procédure en ce qui concerne la dotation du F. I. D. O. M. pour les usines de la Martinique.

D'autre part, la question irritante qui nous préoccupe, et qui concerne l'ordonnance du 15 octobre 1960, n'a pas reçu de réponse de votre part. Il est indispensable, pour apaiser les esprits que cette ordonnance soit abrogée rapidement. J'aimerais connaître votre point de vue.

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. Je ne vous ai pas reproché, monsieur Gargar, de ne pas avoir déposé un amendement; d'ailleurs le Gouvernement n'a pas à reprocher à un sénateur de déposer un amendement ou non. J'ai simplement constaté que vous en aviez le droit et que vous n'en aviez pas usé.

En ce qui concerne l'ordonnance de 1960 et un certain nombre de sujets que vous avez évoqués, il est vrai que je ne vous ai pas répondu.

A propos de cette ordonnance, vous avez fait certaines remarques sur la non-application outre-mer de textes métropolitains.

Si je ne vous ai pas répondu, c'est parce que — je dois vous le dire — je ne voulais pas vous gêner. Voyez à quel point je suis soucieux de votre confort intellectuel... (*Sourires.*) En effet, immédiatement après nous avoir demandé l'alignement sur le droit métropolitain — c'était votre principal argument en ce qui concerne l'ordonnance de 1960 et un certain nombre de textes relatifs aux affaires économiques et surtout aux affaires sociales — vous nous avez vanté les mérites de l'autonomie.

Or, je suis obligé de vous dire que chacun a le droit de penser que l'assimilation est le meilleur objectif que l'on puisse se désigner, de même que chacun a le droit de penser que l'autonomie est une meilleure formule. Intellectuellement et politiquement, il est parfaitement licite de soutenir l'une ou l'autre thèse. Ce qui n'est pas possible, c'est de soutenir les deux en même temps: on ne peut pas demander à la fois plus d'assimilation et plus d'autonomie!

M. Marcel Gargar. Il n'y a pas contradiction!

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. Il y a là une contradiction fondamentale qui ne peut conduire qu'à des conflits, à des absurdités et peut-être même à des catastrophes. Monsieur le sénateur, c'est en raison même de cette contradiction interne qui m'était apparue dans vos propos que je n'avais pas voulu répondre à l'ensemble des questions que vous m'aviez posées.

M. Marcel Gargar. Vous ne m'avez pas répondu à propos de l'ordonnance de 1960!

M. Georges Marie-Anne. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Je voulais demander à M. le ministre s'il avait noté la suggestion que j'avais faite au sujet du rattrapage en matière d'allocations familiales.

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. J'ai noté la demande de M. le sénateur Marie-Anne. Si je ne lui ai pas répondu, c'est parce que le niveau du rattrapage à réaliser n'est pas encore fixé. Cette question fait l'objet actuellement d'une discussion entre nos services et ceux du ministère de l'économie et des finances.

M. Georges Marie-Anne. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

Nous allons examiner les crédits concernant les départements d'outre-mer figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 3.892.263 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV, plus 4.370.245 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 675.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 500.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 177.730.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 100.610.000 francs. » — (Adopté.)

Territoires d'outre-mer.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi de finances concernant les territoires d'outre-mer.

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 des républicains indépendants : trente minutes ;

Groupe d'union des démocrates pour la République : vingt-deux minutes ;

Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : douze minutes ;

Groupe communiste : douze minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. André Colin, 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, comme introduction au rapport que j'ai l'honneur de présenter devant vous, je dirai que votre commission des finances a examiné avec un vif intérêt le projet de budget qui lui était soumis. Nous avons constaté avec une réelle satisfaction — satisfaction qui, bien entendu, n'efface ni les ombres ni les problèmes — la croissance des crédits réservés cette année aux interventions de la puissance publique dans les territoires d'outre-mer. Brièvement, je vais commenter ces crédits en indiquant quelques applications concrètes.

Je ne me fais pas d'illusions : dans ces commentaires, dans ces allusions à quelques applications concrètes, je serai nécessairement superficiel et imparfait tant sont diverses les situations et différents les problèmes qui se posent dans les territoires d'outre-mer. Je m'efforcerai d'ailleurs surtout de voir dans quelle mesure les crédits que nous avons à étudier permettent ou non la réalisation du VI^e Plan dans les délais envisagés.

J'ai tenu en effet, cette année, à procéder à cette investigation, sachant comme vous que si la réalisation ou la non-réalisation des objectifs du VI^e Plan a des incidences économiques, sociales et humaines, elle a aussi des incidences politiques auxquelles il me paraissait que nous devions être attentifs.

Citons donc quelques chiffres et, en premier lieu, de manière à pouvoir mesurer globalement l'effort, celui du total des crédits affectés aux territoires d'outre-mer. Le tableau récapitulatif annexé à la loi de finances, dont j'ai donné l'essentiel dans mon rapport écrit, fait apparaître que la métropole consacrera aux territoires d'outre-mer, pour l'année 1972, 1.078,5 millions de francs contre 971 millions cette année. Les dépenses civiles globales — ministères techniques et ministère d'Etat chargé des

territoires d'outre-mer — sont majorées de 16 p. 100, les dépenses militaires s'accroissant, elles, de 5 p. 100 seulement.

Je pourrais faire ici, à propos de ce total, les mêmes réflexions que celles que j'avais cru de mon devoir de présenter sur les crédits inscrits au budget des ministères techniques et le pouvoir d'initiative ou de contrôle dont était doté M. le ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer. Celui-ci a eu l'obligeance de vouloir bien me répondre à ce propos. Je ne renouvelle donc pas mon observation : on pourra se reporter à la réponse qu'il m'a faite ce matin.

Pour ce qui concerne le budget propre du ministère d'Etat chargé des territoires d'outre-mer qui, pour 1972, ne représente que 26 p. 100 du total de l'effort de la métropole, on peut faire les constatations suivantes : comparé à celui de 1971, le budget des territoires d'outre-mer s'élève à 290,3 millions de francs contre 244,7 millions de francs ; pour que l'analyse soit complète et assez rigoureuse, on peut dégager les caractéristiques générales de ce budget.

Premièrement, une augmentation des dotations globales — je viens de l'indiquer — qui, d'une année sur l'autre, progressent de 18,6 p. 100 ; deuxièmement, une majoration de 13,5 p. 100 des dépenses ordinaires ; troisièmement, une croissance substantielle des crédits de paiement de 32,9 p. 100 et une progression des autorisations de programme de 23,3 p. 100.

Il est apparu à la commission des finances que ce taux de croissance devrait être maintenu chaque année dans le budget, afin que puissent être atteints les objectifs du VI^e Plan, sous réserve — je le dis tout de suite — des propos que je tiendrai en terminant et qui montreront, je pense, que ce n'est pas seulement de l'inscription de crédits que dépend ou non, dans nos territoires, la réalisation du VI^e Plan.

Dans le cadre des dépenses ordinaires, quelques mesures nouvelles méritent de retenir l'attention du Sénat. Tout d'abord, une série de mesures intéressant le renforcement des services de l'Etat, notamment en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans le territoire des Afars et des Issas. Ensuite, au titre des moyens des services, une augmentation des crédits correspondant à la hausse du coût de la vie aux Comores et à Saint-Pierre et Miquelon et qui entraîne une grave détérioration du pouvoir d'achat des fonctionnaires et assimilés. Les dotations nouvelles inscrites au budget permettront de corriger cet amenuisement du pouvoir d'achat dont les causes sont d'ailleurs différentes selon qu'il s'agit des Comores ou de Saint-Pierre et Miquelon.

Enfin — mesure nouvelle qui, j'en ai été le témoin, était très attendue — un ajustement de crédit de 6,8 millions de francs doit permettre, en 1972, de porter de 40 à 60 p. 100 la participation de l'Etat aux dépenses de rémunération des fonctionnaires des nouveaux corps de l'Etat en fonction dans les services territoriaux de Polynésie. Il est heureux de constater que cette revendication très instante de l'assemblée territoriale a été satisfaite.

J'aborderai maintenant un peu plus en détail les dépenses en capital et plus particulièrement la dotation du F. I. D. E. S.

Les dépenses en capital passent de 84,7 millions de francs en 1971 à 104,4 millions de francs pour 1972, soit une progression de 23,3 p. 100. Au titre des crédits de paiement, les dotations passent de 64 millions de francs en 1971 à 85,1 millions de francs pour 1972, soit une progression de près de 33 p. 100.

Un fait marquant ou original en ce qui concerne les interventions de l'Etat, c'est la création d'un chapitre nouveau au titre de l'aide pour l'équipement hôtelier dans les territoires d'outre-mer. A ce titre sont inscrites des autorisations de programme pour 4 millions de francs et des crédits de paiement pour 1,6 million de francs.

Venons-en au F. I. D. E. S. : si l'on additionne les crédits de la section générale et ceux de la section des territoires, on constate que les crédits passent de 69,8 millions de francs en 1971 à 83,8 millions de francs pour 1972.

Pour la section générale du F. I. D. E. S., le montant des autorisations de programme est accru de 18,5 p. 100 et celui des crédits de paiement de 26,3 p. 100. On sait que la répartition de la dotation ouverte chaque année tient compte, non seulement du chiffre de la population, non seulement du montant des ressources propres à chaque territoire ou des investissements à réaliser, mais encore de la situation économique de chaque territoire, de ses possibilités et de l'importance de ses retards dans l'équipement.

A cet égard, je pense que l'on pourra noter à titre d'exemple que ces critères généraux sont appliqués puisque, suivant la répartition indicative qui nous a été communiquée par territoire, un effort particulier est fait pour les Comores dont la dotation passe de 10,4 millions de francs à 14 millions de francs pour l'année 1972.

Pour apprécier si ces dotations permettent ou non d'atteindre les objectifs du VI^e Plan ou de les poursuivre, il faudrait évidemment, comme je l'ai dit en commençant, tant les situations sont diverses et les problèmes différents, évoquer ici la situation économique et sociale de chaque territoire et les problèmes qui s'y posent. Je me suis efforcé de le faire dans mon rapport écrit. Je ne le ferai pas à la tribune, laissant, comme ce matin, le soin d'exposer les problèmes propres à chaque territoire et les préoccupations de leur population à ceux de nos collègues du Sénat qui représentent ces territoires. Je me bornerai donc pour l'instant à un aperçu de l'ensemble, même s'il a un caractère superficiel et même si ce caractère superficiel peut ici ou là soulever la contestation.

Je dis donc que l'évolution des territoires d'outre-mer, au cours de ces dernières années, s'est, elle aussi, caractérisée par une forte poussée démographique, qui fait que l'on peut envisager pour 1975 une population d'environ 800.000 personnes.

On peut constater des formes nouvelles appréciables d'expansion économique dans un territoire, celui de la Nouvelle-Calédonie; et à l'exception, si j'ose dire, de la Polynésie, où le tourisme paraît prendre des dimensions internationales, mais tellement riche d'incertitudes que j'ai bien dit « si j'ose dire », on constate dans les autres territoires une certaine stagnation, les niveaux de vie reposant essentiellement sur l'intervention financière des administrations publiques.

D'une manière générale, le VI^e Plan envisage, pour l'ensemble de nos territoires, une croissance du produit intérieur brut de 5 à 6 p. 100 par le développement des cultures d'exportation, de la pêche, du tourisme et, bien entendu, en ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, du développement industriel.

« Un tel effort, poursuivait le VI^e Plan, devrait s'accompagner du renforcement des infrastructures et de l'amélioration des moyens de communication, notamment dans les territoires où les handicaps sont les plus sensibles, c'est-à-dire les Comores et le Territoire des Afars et des Issas. »

Enfin, le VI^e Plan soulignait la faiblesse du secteur rural traditionnel, dont dépend cependant le revenu d'une fraction importante de la population, facteur de déséquilibre auquel il faut remédier par la sauvegarde des cultures vivrières. Sur ce dernier point, très judicieusement, il est vraisemblable que l'an prochain ou dans les années qui vont suivre nous serons amenés à interroger l'administration à cet égard.

En ce qui concerne le développement des cultures vivrières le VI^e Plan notait que cette action tendra à satisfaire par l'apport de produits locaux les besoins croissants d'approvisionnement trop largement assurés par l'importation.

Pour atteindre les objectifs qu'il se fixait, le Plan considérait comme nécessaire l'octroi en cinq ans de 920 millions de francs, soit 495 millions de francs au titre du F. I. D. E. S. et 425 millions de francs au titre des ministères techniques. Il faut, je le pense, pour être totalement objectif, rappeler que cette prévision de l'enveloppe globale pour le VI^e Plan est supérieure de 30 p. 100 à celle qu'avait envisagée initialement le V^e Plan.

L'on peut dire maintenant, compte tenu des crédits inscrits à ce budget, que si, comme nous le souhaitons, la progression constatée cette année dans le budget continue jusqu'en 1975, on peut considérer comme raisonnable l'hypothèse d'une réalisation convenable du VI^e Plan.

Cependant, comme je l'ai dit en commençant, ce n'est pas seulement d'inscriptions budgétaires que dépend la réalisation du Plan. Cela peut en être une condition; et lorsqu'il s'agit pour la commission des finances d'apprécier si oui ou non les objectifs du VI^e Plan sont poursuivis, on est obligé, au départ, de s'attacher à des considérations de caractère financier et aux inscriptions budgétaires. Si l'on veut aller plus au fond des choses, comme c'est, je le crois, le devoir d'une assemblée parlementaire soucieuse du développement des territoires d'outre-mer, et apporter objectivement son concours à ceux qui en ont la charge pour le mieux-être de nos populations, on est bien obligé de dire que c'est parfois de considérations autres que budgétaires que dépendra ou non l'exécution du VI^e Plan.

Pour illustrer ce propos, je vais prendre trois exemples.

Le premier concerne la Nouvelle-Calédonie. On connaît maintenant le développement économique de la Nouvelle-Calédonie et l'euphorie qu'il a créée. On connaît moins l'inflation, cependant énorme et gênante pour l'industrie, qui en est résultée. On connaît moins aussi les besoins d'équipement qu'il exige.

Or, la réalisation de ces équipements dépendra pour une part directement des sociétés minières dont, par ailleurs, l'activité, notamment à l'exportation, contribuera à l'alimentation du budget du territoire qui lui-même supporte, de son côté, pour une part, la charge des équipements.

A la limite, on peut dire, sans dépasser la vérité, me semble-t-il, que la réalisation du VI^e Plan en Nouvelle-Calédonie dépend de la mise en œuvre des nombreux projets d'implantation industrielle pour le traitement du minerai. Or, dans l'esprit même de ceux qui se prétendent en quelque manière un petit peu experts, on s'interroge sur la réalisation de ces projets d'implantation industrielle et, en particulier, étant donné son impact politique, sur la réalisation du projet dit « Cofimpac » — Compagnie française industrielle et minière du Pacifique — qui, vous le savez mieux que tout autre, monsieur le ministre, intéresse au plus haut point la population. Il y a imbrication entre le financement des équipements et la réalisation des grands projets industriels.

Dans l'annexe à mon rapport écrit que j'ai cru de mon devoir de présenter au Sénat à la suite du voyage que j'avais effectué dans le Pacifique Sud, je pouvais dire que l'ensemble des investissements privés et publics du VI^e Plan en Nouvelle-Calédonie devra atteindre 10 milliards de francs, soit treize fois plus qu'au V^e Plan.

Cette progression est principalement le fait des investissements privés. Avec 8 milliards et demi, ils représentent 85 p. 100 des sommes prévues au VI^e Plan. Pour les neuf dixièmes, ils sont liés à l'énorme essor que doit connaître l'industrie du nickel.

C'est mon premier exemple. Mon deuxième exemple est connu également de tous, c'est celui de la Polynésie française. Chacun sait que l'implantation du centre d'expérimentation du Pacifique, le C. E. P., en 1963 et les équipements que cette implantation a entraînés ont créé une forme de prospérité qui, pour être artificielle pour une part, s'est quand même manifestée de telle manière qu'il n'y avait pratiquement plus de problème de l'emploi. Mais, dans le même temps, l'installation du C. E. P. contribuait au bouleversement des structures économiques et sociales traditionnelles, des structures rurales en particulier, en accentuant plus que partout ailleurs, le phénomène d'urbanisation.

Du point de vue du budget du territoire de la Polynésie française, l'augmentation des droits d'importation dus à l'installation du C. E. P. est considérable.

Maintenant nous pouvons prendre des chiffres rigoureux du fait que l'Assemblée territoriale et le Gouvernement français ont conclu une convention valable pour trois ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin de l'année prochaine, qui assure au budget du territoire un minimum de recettes défini forfaitairement et atteignant actuellement un montant de 345 millions de francs Pacifique.

Les informations parues, ici ou là, sur le sort qui sera éventuellement réservé au C. E. P. créent une singulière incertitude. Qu'en sera-t-il des possibilités d'investissement? Qu'en sera-t-il de l'avenir économique de ce territoire? Qu'en sera-t-il de l'exécution du VI^e Plan si le C. E. P. venait à disparaître ou simplement à réduire gravement ses activités?

Troisième exemple de moindre dimension, mais qui présente en quelque manière un caractère original, celui des Nouvelles-Hébrides. Le VI^e Plan déclare littéralement: « L'élevage favorisé par une vocation naturelle de l'archipel et l'existence en Nouvelle-Calédonie de débouchés assurés fera l'objet d'actions prioritaires ». Je l'ai constaté; il existe incontestablement des possibilités très vastes pour l'élevage aux Nouvelles-Hébrides et cela peut être un élément appréciable d'activité économique et de création d'emplois pour ce territoire. Mais le succès suppose que soit résolu le problème de l'appropriation des zones, notamment des zones forestières jusqu'à présent inexploitées, dont le défrichement permettrait, avec le concours d'une assistance technique appropriée, un développement de l'élevage auquel est maintenant directement intéressée la population autochtone. Serez-vous en mesure, monsieur le ministre, d'apporter une solution à ce problème foncier dont l'approche me paraît aisée?

Je m'arrête sur ces considérations et sur ces trois exemples par lesquels j'ai simplement voulu montrer au Sénat avec quel soin

nous avons examiné le projet de budget des territoires d'outre-mer et que ce n'était pas seulement d'inscriptions budgétaires que dépendait la réalisation du Plan.

En conclusion, je dois déclarer que votre commission des finances a pris acte avec satisfaction de l'effort financier consenti dans le budget des territoires d'outre-mer ainsi que dans les budgets des ministères techniques. Elle considère que la réalisation du VI^e Plan exige, dans les années à venir, un effort identique et c'est sous le bénéfice de ses considérations qu'au nom de la commission des finances je soumetts à votre appréciation le budget des territoires d'outre-mer. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, sept territoires et un condominium relèvent de mon ministère. Dispersés sur le globe terrestre, chacun d'eux représente des caractéristiques propres qui tiennent à sa situation géographique, à son évolution démographique, à son histoire, à ses possibilités économiques, à ses structures sociales, et, naturellement, à son statut politique, puisque les statuts politiques de ces territoires ne sont pas identiques.

Les mesures envisagées pour l'année 1972 sont donc variées puisqu'elles sont adaptées aux particularités de chaque entité territoriale. Mais cette diversité n'est pas exclusive de l'unité dans la conception et, d'une phrase, je définirai l'action gouvernementale par rapport aux territoires d'outre-mer : accorder à ces territoires les moyens d'assumer au mieux leurs responsabilités et stimuler leur développement économique et social.

C'est cette politique que traduit, sans équivoque, le projet de budget soumis à votre approbation.

Son volume, M. le rapporteur le rappelait il y a un instant, atteint 290.397.113 francs, soit une croissance de 18,6 p. 100 par rapport à 1971. L'examen des budgets antérieurs, exprimés en francs constants, montre que ce taux de progression n'a jamais été atteint depuis vingt-cinq ans.

Mais le choix des actions est peut être plus révélateur encore que l'importance des inscriptions budgétaires.

Les mesures nouvelles, qui représentent 10,6 p. 100 de l'augmentation des dépenses ordinaires, sont significatives.

Le montant des mesures nouvelles proposées en faveur des territoires est de 18.945.000 francs sur un total de 19 millions 261.000 francs ; c'est donc une somme infime, 1,6 p. 100, qui est réservée à l'administration centrale. On ne peut pas dire que l'administration centrale des territoires d'outre-mer prolifère aux dépens de ces territoires.

Les moyens des services sont dotés de 6.373.000 francs qui se répartissent ainsi : 4.860.000 francs sont destinés au renforcement des services de l'Etat dans trois territoires : en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis et Futuna dans une proportion beaucoup plus faible.

Le territoire français des Afars et des Issas, où sera notamment créé un service d'état civil, bénéficie de 830.000 francs.

Les Comores et Saint-Pierre et Miquelon reçoivent un complément de crédits pour des ajustements de dépenses de personnel et de matériel.

Je voudrais surtout appeler votre attention sur le fait que les crédits inscrits pour les interventions publiques sont deux fois plus élevés que ceux qui sont consacrés aux moyens des services.

Ces interventions publiques concernent trois catégories de dépenses. Tout d'abord, l'action sociale : il est envisagé de créer des bourses supplémentaires au profit des jeunes gens originaires des territoires d'outre-mer et d'adapter le niveau de celles déjà accordées à l'évolution du coût de la vie.

Viennent ensuite les subventions d'équilibre versées aux budgets territoriaux. Trois territoires reçoivent près de 6 millions de francs de subventions supplémentaires pour faire face à leurs charges.

Enfin, dans les terres australes et antarctiques françaises il s'agit essentiellement de résoudre le problème des liaisons maritimes : un navire ravitailleur moderne entrera en service au mois d'octobre 1972, ce qui nous imposera, par conséquent, des frais de location correspondant à un trimestre.

Aux dépenses de location de ce nouveau bâtiment il conviendra d'ajouter près de 2 millions de francs pour la recherche scientifique, notamment pour la poursuite des travaux entrepris sur le plan météorologique, géophysique et géologique.

Je précise au Sénat — parce que ce chiffre me paraît important — que la majoration de la subvention accordée aux terres australes et antarctiques s'élève au total à près de 5 millions de francs. Il est bon de noter que cette subvention correspond, en réalité, à une subvention destinée à la recherche scientifique.

Très souvent nous entendons dire et nous lisons qu'à travers la recherche scientifique des subventions occultes sont destinées à certains budgets. D'ailleurs, plusieurs sénateurs ici présents ont eu l'occasion, dans le passé, de me poser la question à propos de budgets dont j'étais à l'époque responsable. Pour le budget des territoires d'outre-mer, la situation est exactement inverse : il s'agit d'une véritable subvention de ce budget — subvention d'ailleurs loin d'être négligeable — à la recherche scientifique.

Les Nouvelles-Hébrides reçoivent une subvention supplémentaire correspondant à l'accroissement des rémunérations de personnel. A Saint-Pierre et Miquelon, la revalorisation des salaires des personnels locaux et les frais de fonctionnement de certains équipements sociaux en cours de réalisation impliquent l'octroi d'un crédit supplémentaire.

Je note enfin, dans cette série de dépenses nouvelles, les actions en matière de dépenses de personnel qui sont importantes puisqu'elles correspondent à 7,5 millions de francs. Elles visent le relèvement du coefficient de majoration applicable aux rémunérations du personnel en service aux Comores et à Saint-Pierre et Miquelon, que M. le rapporteur a évoqué, l'extension de l'indemnité différentielle instituée aux Nouvelles-Hébrides en 1967 à douze emplois nouveaux, la participation de l'Etat aux rémunérations des fonctionnaires en service en Polynésie française — cette participation de l'Etat, que signalait également M. le rapporteur, atteindra, en 1972, 60 p. 100 de la masse salariale accordée aux fonctionnaires des services d'Etat en Polynésie française — enfin, la prise en charge dans certains petits territoires de dépenses nouvelles de personnel. Cette prise en charge présente un intérêt direct pour les territoires non seulement parce qu'ils sont soulagés de dépenses qui étaient souvent considérables, mais parce que les crédits ainsi rendus disponibles permettent aux autorités territoriales une action nouvelle dans les secteurs qui les intéressent, qu'il s'agisse de secteurs sociaux ou de secteurs économiques.

Pour terminer cette énumération des prises en charge, je signalerai qu'à la demande du Gouvernement comorien nous prendrons en charge, à partir du 1^{er} janvier 1972, le fonctionnement du service des grandes endémies aux Comores et celui de l'hôpital de Moroni. Nous prendrons également en charge le service des grandes endémies des îles Wallis et Futuna.

Tous les territoires sont intéressés, et finalement plus qu'il n'apparaît à la simple lecture des chiffres, par les interventions publiques, tous, à l'exception, je dois le dire, de la Nouvelle-Calédonie qui, elle, ne reçoit pas de subventions du budget de l'Etat, mais est amenée, en raison de ses projets, à bénéficier de prêts considérables.

Pour en terminer avec le budget de fonctionnement, j'indiquerai que les autres administrations civiles qui interviennent directement dans les territoires d'outre-mer consacreront globalement environ 250 millions de francs aux dépenses ordinaires. L'effort le plus caractéristique est, comme pour les départements d'outre-mer, celui du ministère de l'éducation nationale dont les effectifs dans les territoires vont passer de 1.344 à 1.454 unités, accompagnant ainsi la montée des classes d'âge scolaire.

Les dépenses en capital, auxquelles j'en viens maintenant, s'accroissent d'une façon plus spectaculaire encore que les dépenses de fonctionnement. M. le rapporteur vous donnait le pourcentage d'accroissement : 32,9 p. 100, soit environ un tiers en plus, pour les crédits de paiement — progression absolument sans précédent dans l'histoire financière des territoires d'outre-mer — et 23,3 p. 100, soit près d'un quart en plus, pour les autorisations de programme.

Ces autorisations de programme peuvent être ventilées en quatre chapitres. Je rappellerai tout d'abord qu'un chapitre nouveau, doté en 1972 de 4 millions de francs, a pour objet l'octroi de primes d'encouragement à l'équipement hôtelier. Cette mesure d'incitation avait eu des conséquences bénéfiques pour le tourisme dans les départements d'outre-mer et nous avons pensé qu'il était bon de l'étendre aux territoires d'outre-mer selon des modalités identiques à celles en vigueur dans les départements d'outre-mer et en métropole.

Un chapitre intéresse les subventions à l'équipement administratif, qui reçoit plus de 16.500.000 francs dont près de 7 millions pour les bâtiments administratifs en Nouvelle-Calédonie, où l'équipement des communes se poursuit, et en Polynésie où nous l'entreprendrons si la loi sur la création de communes en Polynésie, maintenant votée en première lecture par les deux assemblées, peut être définitivement adoptée avant la fin de la présente session.

Enfin, cet équipement administratif recevra un crédit non négligeable pour la construction d'une cité ministérielle à Djibouti, dans le territoire français des Afars et des Issas. Cinq millions et demi nous permettront de poursuivre la construction des logements nécessaires aux fonctionnaires des services de l'Etat, comme nous y sommes tenus par un règlement, et 3.250.000 francs de crédits d'investissement, s'ajoutant aux crédits dont je vous ai parlé tout à l'heure, seront destinés à la recherche scientifique dans les terres australes et antarctiques françaises. Ces crédits d'investissement pour les terres australes et antarctiques se trouveront plus que doublés en 1972 par rapport à 1971.

Les deux chapitres regroupant les subventions du fonds d'investissement et de développement économique et social — section générale et section des territoires — bénéficient de près de 84 millions de francs. Cette inscription, comme l'a fait observer votre rapporteur, s'inscrit dans la ligne des objectifs fixés par l'hypothèse haute du VI^e Plan pour les territoires d'outre-mer.

Le pourcentage de financement du Plan sera ainsi de 31 p. 100 à la fin de 1972. Je conviens avec M. le rapporteur qu'ainsi sera réalisée la condition financière d'exécution du Plan, qui est une condition nécessaire, mais non suffisante — M. le rapporteur l'a souligné à propos des trois territoires et je ne peux que souscrire à ce qu'il a dit.

Les objectifs du VI^e Plan ont été définis en tenant compte des réalisations du V^e Plan. Les progrès accomplis en ces cinq années du V^e Plan permettent, dans certains territoires au moins, de diminuer les dépenses d'infrastructures et d'équipements sociaux, étant entendu que leur rythme doit demeurer adapté à une croissance économique générale et à l'expansion démographique. La fragilité des structures économiques actuelles appelle, en revanche, presque partout un effort prioritaire en faveur des activités productives de chaque territoire ; elle impose quelquefois la mise en place préalable de certains équipements dont dépend l'efficacité de cet effort.

Dès l'origine du VI^e Plan, le Gouvernement a ratifié l'orientation et l'ampleur de ce choix pour la Nouvelle-Calédonie. Il a fixé trois orientations : capacité de production du nickel portée à 200.000 tonnes à la fin du VI^e Plan — nous verrons dans quatre ans si nous avons été ou non trop ambitieux — réalisation des équipements portuaires, routiers et urbains nécessaires à l'implantation et à la desserte des nouveaux centres métallurgiques — je crois que là nous sommes en bonne voie — financement d'opérations concernant les autres secteurs productifs afin d'équilibrer l'économie locale.

Dans tous les territoires, le VI^e Plan vise à développer et à diversifier les activités productives. L'agriculture et l'élevage, qui continuent à faire vivre la majeure partie de la population, sont intéressés par une extension des productions existantes — et avant tout les productions vivrières — et l'encouragement de productions nouvelles, en particulier l'élevage et les cultures fruitières et maraichères, pour atténuer la dépendance des territoires à l'égard de l'extérieur. Cette politique sera complétée par des actions structurelles tendant à améliorer la vulgarisation agricole et l'encadrement des exploitants, ainsi qu'à valoriser la production par la création, lorsque cela sera possible, de petites industries de transformation.

Cette action sera accompagnée d'une politique de promotion du tourisme, surtout en Polynésie, où le VI^e Plan a retenu un objectif, qui peut paraître ambitieux, de 2.800 chambres nouvelles. Pour les autres territoires qui disposent d'atouts naturels exceptionnels, le tourisme doit être sinon la ressource principale, du moins une ressource privilégiée dans les investissements du VI^e Plan.

Enfin, les activités liées à la mer feront l'objet d'actions prioritaires en faveur de la pêche ou, en fonction du résultat des études qui seront entreprises à ce sujet, en faveur de nouveaux services portuaires à Saint-Pierre et à Djibouti.

En ce qui concerne Djibouti, monsieur le rapporteur une incertitude s'ajoute aussi à celles que vous indiquiez, à savoir une incertitude politique. Comment pouvons-nous, en effet, savoir avec certitude si et quand le canal de Suez sera rouvert ?

En ce qui concerne les infrastructures et les équipements sociaux, le VI^e Plan comporte quatre séries de priorités : une action en faveur de la jeunesse qui sera marquée par l'extension des équipements scolaires et sportifs ; la lutte contre les grandes endémies ; les équipements urbains rendus nécessaires par le phénomène de concentration dans les villes ; les transports aériens, qui sont la condition du développement du tourisme et qui devront absorber un accroissement important du trafic.

Les différents projets pouvant être réalisés sont élaborés par les autorités locales. Ils sont connus pour la plus grande part, et les crédits nécessaires seront soumis à l'approbation du comité directeur du F. I. D. E. S.

C'est ainsi que dans le domaine des investissements d'intérêt social, les dotations sont maintenues au niveau de 1971 pour la Nouvelle-Calédonie : 4.500.000 francs pour l'équipement des communes, 6 millions de francs au titre de la section territoriale, et les dotations sont majorées pour les autres territoires, de 8,5 p. 100 pour les Nouvelles-Hébrides, de 25 p. 100 pour les Terres australes et antarctiques françaises, de 30 p. 100 pour les Comores, de 37,5 p. 100 pour la Polynésie française et de 40 p. 100 pour le Territoire français des Afars et des Issas, si l'on tient compte des crédits nécessaires à la recherche géothermique. Ces crédits sont majorés de 100 p. 100 pour les îles Saint-Pierre et Miquelon, qui obtiennent 5 millions de francs, notamment dans la perspective d'investissements portuaires nouveaux, et de 300 p. 100 pour les îles Wallis et Futuna, qui bénéficient de 3.900.000 francs, dont la plus grande partie sera affectée à la construction de la première tranche de l'hôpital de Sia.

Cette énumération de pourcentages et de chiffres peut paraître fastidieuse ; elle a cependant le mérite d'être parlante.

Je la compléterai par l'évocation de deux autres interventions dont l'effet est important : celle des ministères, qui ont vocation à intervenir dans les territoires d'outre-mer, et qui prévoient un montant d'investissements à peu près double de celui de 1971 ; celle des organismes de crédit, à savoir la caisse des dépôts et consignations, la caisse centrale de coopération économique, dont le plafond des engagements est accru de 104 millions, donc de 93 p. 100. Cela signifie que la caisse centrale de coopération économique pourra l'an prochain accorder aux territoires d'outre-mer des prêts d'un volume presque double de ceux de 1971. J'ajouterai la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, dont un décret récent vient d'étendre les compétences aux territoires d'outre-mer.

Tel est le faisceau de moyens, budgétaires et extra budgétaires, dont les territoires d'outre-mer vont disposer en 1972. Il est puissant, c'est indéniable ; il est bien orienté, je crois l'avoir montré. Il reste que certaines incertitudes, inséparables du monde dans lequel nous vivons, subsistent et ne peuvent pas être levées aujourd'hui. Mais pour ce qui nous concerne, nous Gouvernement, et pour ce qui concerne le Parlement, je crois que nous avons fait et que nous proposons ce qui est en notre pouvoir.

C'est pourquoi je vous demande, après M. le rapporteur, de voter ce budget qui, je crois, répond aux aspirations des territoires d'outre-mer et au rôle de la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Ahmed Abdallah.

M. Ahmed Abdallah. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi que je l'ai déjà signalé à cette tribune, le budget des territoires d'outre-mer présente une des rares occasions, pour les élus de ce qu'il est convenu d'appeler la France d'outre-mer, d'entretenir leurs collègues métropolitains des problèmes qui leur sont propres.

L'an dernier, à peu près à pareille époque, j'avais cru devoir lancer un cri d'alarme car la situation, notamment dans les îles des Comores, me paraissait spécialement inquiétante.

Je dois, cette année, me féliciter de la présence au banc du Gouvernement de M. le ministre Messmer, car je sais que rien de ce que nous avons dit les années passées ne lui est étranger et qu'il se préoccupe de la situation outre-mer, notamment en ce qui concerne l'archipel des Comores.

J'ai eu l'honneur d'être reçu déjà par lui plusieurs fois et je dois dire que les conversations que nous avons eues ont toujours été intéressantes et fructueuses, car même si nous n'avons pas toujours la même opinion, nous avons en commun une préoccupation : celle d'assurer le bien-être et l'avenir des populations des Comores.

L'intérêt que M. le ministre nous porte doit se manifester encore davantage puisqu'il compte nous rendre visite le mois prochain, et je suis certain que cette visite sera pour lui l'occasion de prendre contact avec des réalités que ses bureaux ont peut-être quelquefois tendance à vouloir ignorer.

Je m'étais attaché, l'an dernier, à souligner les déficiences de l'aide budgétaire de la métropole à l'égard des Comores puisque, s'agissant du territoire d'outre-mer le plus peuplé, nous sommes loin de recevoir une contribution financière proportionnelle à l'importance de notre population.

Le dernier budget — je me plais à le reconnaître — a cependant traduit la volonté, de la part du Gouvernement, de redresser cette situation. La plupart des postes sont majorés et déjà quelques réalisations se manifestent.

J'avais notamment souligné combien le problème du tourisme me paraissait essentiel dans nos îles, car il existe là un capital qui restait, jusqu'à présent, totalement inexploité.

La chose ne sera possible que le jour où nous disposerons de pistes d'aviation susceptibles d'accueillir les longs courriers et les premiers travaux qui seront bientôt en cours à Hahaya, dans la Grande-Comore, sont encourageants.

Toutefois, beaucoup de choses restent encore à faire et il est certain que le développement de nos capacités hôtelières doit suivre car tout est lié. Rien ne servirait de construire une piste susceptible d'accueillir un nombre substantiel de touristes si, dans le même temps, on ne prévoyait pas une augmentation de la capacité hôtelière.

De même, je voudrais indiquer au Gouvernement l'intérêt qu'il y aurait à créer au plus vite une école hôtelière aux Comores.

Je ne voudrais pas, en effet, que les hôtels qui se construiront fussent conduits à fonctionner avec du personnel étranger ou que les Comoriens se trouvent réduits à occuper les postes les plus subalternes.

Nous sommes un peuple accueillant et pour nous les hôtes sont sacrés. On doit donc apprendre à nos enfants les méthodes propres à accueillir les touristes et à faire en sorte qu'ils repartent satisfaits, le tourisme devenant dans le même temps une source de revenus non négligeable et même de promotion sociale.

Il est, en effet, indispensable que nos populations, dont le nombre ne cesse de s'accroître, ce qui, dans le même temps, se traduit par une augmentation du nombre des chômeurs, puissent trouver des emplois et que la seule solution au problème social des Comores ne réside pas dans l'émigration.

Une des solutions et même, peut-être, la solution principale consiste à s'attacher à développer nos ressources agricoles.

Je tiens, en effet, à souligner que 90 p. 100 de la population active est employée dans l'agriculture et que cette dernière fournit 99 p. 100 de nos exportations.

M. le ministre des territoires d'outre-mer, à l'Assemblée nationale, et le président du conseil de gouvernement, à l'assemblée territoriale, ont parlé, chacun, de la possibilité d'une réunion prochaine d'une conférence sur l'agriculture.

J'espère que cette réunion sera fructueuse, ce qui ne sera possible que si elle est préparée avec soin et si elle fait appel, que ce soit aux Comores ou à Paris, à la collaboration des personnalités responsables les plus compétentes et notamment les élus comoriens.

Le problème agricole se présente sous deux aspects. Il y a, d'une part, les produits destinés à la consommation locale. Il serait nécessaire que les producteurs reçoivent une aide directe, qui serait d'ailleurs moins coûteuse et plus efficace que celle qui a été accordée jusqu'à présent. D'autre part, il y a la production d'un certain nombre de denrées destinées à être exportées.

Or, la situation ne cesse de se dégrader et depuis le 15 août dernier les termes de l'échange jouent sans cesse en notre défaveur. C'est ainsi que l'indice international *Moody's*, qui était en janvier 1970 à 430, est tombé à 376 en juillet 1971 et à 364 à la fin de ce mois de novembre.

De ce fait, nos producteurs voient sans cesse diminuer leurs ressources, alors que dans le même temps nos importations voient leur coût s'élever sans cesse.

Ce renchérissement des produits importés est d'autant plus sensible que nous ne disposons pas d'un équipement portuaire

suffisant et qu'il faut absolument que la question des transports maritimes et aériens soit revue si l'on veut aboutir à des solutions rationnelles sur le plan économique.

L'action de la France dans tous ces domaines, comme celle d'ailleurs de tous les pays développés, me paraît être un véritable devoir de justice.

On ne peut demander aux pays sous-développés de penser en termes de développement si, dans le même temps, on ne leur fournit pas la possibilité d'un décollage économique.

Un minimum dans le produit national est indispensable si l'on veut que le pays soit capable de produire des ressources sans être constamment dépendant d'une aide extérieure.

Enfin, et j'aborderai par là même les aspects politiques du problème, je souhaite que le statut dont nous jouissons prenne de plus en plus son véritable sens. Ce statut n'aura de sens, à mes yeux, que dans la mesure où nous pourrions véritablement exercer les droits qui nous ont été reconnus.

Je voudrais, à cet égard, signaler que l'aide que l'Etat nous accorde peut se révéler néfaste à notre statut d'autonomie interne. C'est ainsi que le fait que l'Etat prenne en charge les frais de lycée ou les frais hospitaliers a pour effet de « vider » en quelque sorte notre statut des possibilités que nous devrions pouvoir utiliser.

Il faut, en effet, prendre garde à l'évolution qui s'esquisse aux Comores. La montée croissante des jeunes, qui ne saisissent pas toujours les raisons que leurs aînés ont d'éprouver un attachement certain pour la France, peut conduire à la recherche de solutions qui ne soient pas toujours bonnes. Il y a donc une inquiétude et le multipartisme, qui est en soi une bonne chose, risque de conduire à la surenchère et à la démagogie.

Je pense donc qu'il est temps — et je conclurai par-là — que les responsables métropolitains étudient avec les responsables et les élus comoriens les solutions valables pour l'avenir et non pas seulement des solutions susceptibles de faire face aux exigences immédiates de l'actualité.

A mes yeux, le meilleur chemin est celui où l'on va de l'avant, sans rien détruire et sans prétendre renier nécessairement le passé.

Puis-je vous dire, M. le ministre, que j'ai à cet égard toute confiance en vous et que je suis persuadé que les entretiens, même si nous ne sommes pas toujours d'accord, que vous aurez avec les élus comoriens, seront riches de promesses et qu'ils permettront de maintenir toujours l'amitié indéfectible qui doit unir les Comores et la France. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Namy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, sur ce budget concernant les territoires d'outre-mer, je pourrais formuler les mêmes observations générales que celles que j'ai faites tout à l'heure sur le budget des départements d'outre-mer.

Nous pensons que les crédits budgétaires prévus pour 1972 ne permettent pas de résoudre, et de loin, les problèmes posés dans les territoires d'outre-mer. Au travers des chiffres budgétaires, on peut observer les mêmes tendances que pour les départements d'outre-mer : d'une part, un renforcement des appareils administratifs et de police, d'autre part, une absence de mesures susceptibles de modifier profondément l'infrastructure économique des territoires d'outre-mer qui est à la base de leur exploitation semi-coloniale.

En ce qui concerne les subventions d'investissement, le projet de budget ne contient aucune indication sur leurs destinations précises, sur les secteurs économiques et les entreprises qui en bénéficieront, sur l'orientation de la politique suivie dans ce domaine.

Egalement l'absence de renseignements sur l'utilisation prévue des crédits affectés aux sections générales et territoriales du F. I. D. E. S. permet de penser que le Gouvernement poursuivra sa politique consistant à soutenir les sociétés capitalistes existantes au détriment des intérêts des populations, aggravant ainsi leur situation déjà bien difficile.

En effet, comme le notait mon ami Cermolacce à l'Assemblée nationale, le niveau très élevé des prix, les bas salaires, le chômage, la faiblesse du secteur rural dont dépendent les revenus d'une partie importante de la population, s'ajoutant aux insuffisances en matière d'habitat social, et autres équipements, de

même que les problèmes de santé ou d'enseignement, sont autant de problèmes non résolus qui, de ce fait, aggravent le sort des populations notamment en Nouvelle-Calédonie, territoire dominé par la société Le Nickel.

Dans ces conditions, je comprend bien que, dans ces territoires comme dans les départements d'outre-mer, se développe et s'amplifie un mouvement populaire en faveur de l'autonomie. Lors d'un récent débat sur la création des communes en Polynésie, j'avais eu l'occasion d'en parler et de souligner la position prise par le parti communiste français sur ce problème dans son programme du Gouvernement récemment publié.

A l'occasion de la discussion de ce budget des territoires d'outre-mer, je la confirme, comme je l'ai fait à l'instant à propos des départements d'outre-mer, en souhaitant que, rapidement, par le remplacement de leur statut actuel par un réel statut d'autonomie, les peuples des territoires d'outre-mer qui le désirent puissent gérer librement leurs propres affaires. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Henri Lafleur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'an dernier, à pareille époque, j'avais longuement retenu l'attention de votre Assemblée sur les différents aspects des problèmes calédoniens. Soucieux de ne pas allonger inutilement le débat budgétaire, je ne retiendrai aujourd'hui votre attention que sur une question capitale : l'industrialisation du territoire que j'ai l'honneur de représenter au Sénat.

Ma brièveté a d'ailleurs des défenseurs de choix, puisque à l'occasion de la loi de finances 1972, les rapports consacrés, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, aux territoires d'outre-mer sont particulièrement disert sur la Nouvelle-Calédonie : c'est ainsi que M. de Rocca Serra lui consacre la majeure partie de son exposé, et que notre excellent collègue, M. André Colin, fait suivre le sien d'un compte rendu très complet de la mission par lui effectuée dans le Pacifique Sud en mai 1971.

Quelles sont donc, dans le domaine de l'industrialisation, les données du problème ?

On sait que notre pays, véritable bloc de minerai, a son économie entièrement dominée par la mine, ce qui a d'ailleurs été la cause de sérieuses perturbations dans le passé, qu'elles soient dues à la surproduction du minerai ou aux deux guerres mondiales.

Les bassins miniers du territoire — essentiellement consacrés au nickel, puisque l'exploitation du cobalt, du chrome, du cuivre et du fer a été abandonnée — couvrent 6.000 kilomètres carrés, dont la plus grande partie est exploitée par la société Le Nickel qui produit la totalité des 50.000 tonnes du nickel métal dans son usine de Nouméa, l'activité des « petits mineurs » calédoniens étant spécialement orientée vers l'exportation du minerai vers le Japon, celle-ci représentant 70.000 tonnes de métal contenu.

Or le Japon — qui subit les conséquences de la crise monétaire mondiale — a réduit ses achats de minerai dans notre pays : 2 millions de tonnes probablement, au lieu de 4 millions 100.000 tonnes l'année précédente. J'avais, monsieur le ministre, et vous vous en souvenez certainement, attiré votre attention sur ce danger en novembre 1970 : la réalité est là, hélas ! pour me donner raison et je n'en demandais pas tant.

En effet, et ce que j'avance n'est pas une vue personnelle mais l'avis des experts mondiaux en la matière, nous sommes actuellement dans une curieuse situation de surproduction avant une pénurie qu'on nous dit être pour 1975, puisqu'on estime qu'à cette date la consommation de nickel du monde libre sera de l'ordre de 800.000 tonnes de métal.

C'est ainsi que l'International Nickel Company of Canada, premier producteur mondial, vient d'annoncer une nouvelle réduction de sa production d'environ 15 p. 100 pour le début de 1972, laquelle viendra s'ajouter à celle de 7 p. 100 annoncée en août 1971, ceci afin de ralentir la croissance de ses stocks.

La décision japonaise de diminuer de 50 p. 100 les achats de nickel pour les fonderies nippones en 1972 par rapport à 1970, aura des répercussions pénibles pour notre territoire et il est à craindre que les grands projets de développement, tant attendus par nos populations, soient pour la plupart différés.

Pourquoi le Gouvernement français ne constituerait-il pas, à l'image de ce qui se fait aux Etats-Unis, un *stock-pile*, sorte

de réserve de métaux stratégiques — en l'occurrence, pour nous, de nickel — de l'ordre de 30.000 tonnes, permettant, en cas de conflit, d'avoir à sa disposition cette précieuse réserve de métal dont chacun sait qu'il est indispensable à toute l'industrie, qu'elle soit de paix ou de guerre.

J'ai évoqué, il y a un instant, de grands projets. Que sont-ils devenus ? Je ne m'y étendrai pas, d'ailleurs, outre mesure, puisque notre rapporteur spécialisé en a parlé avec précision et compétence, aux pages 79 à 91 de l'annexe de son rapport.

Qu'il me soit permis néanmoins de rappeler, pour la compréhension de nos collègues ici présents, que nous étions jusqu'alors en présence d'un projet de la Société métallurgique calédonienne, agréé par le Gouvernement en mars 1970, permettant la création d'une usine traitant les garnièrites dans le nord de l'île, à Poum, et dont la production serait de l'ordre de 40.000 tonnes métal, et d'un projet, dit « Penamax », envisageant de traiter les minerais latéritiques du sud de l'île avec une usine d'une capacité considérable — 40.000 tonnes — et la création d'une nouvelle ville, Port-Boisé, susceptible d'équilibrer démographiquement Nouméa, dans l'avenir ; enfin, du fameux projet « Cofimpac », pour une production d'environ 50.000 tonnes, dans lequel le groupe américain Inco devait avoir 40 p. 100 du capital, le reste devant être apporté par des capitaux français groupés dans une société, la Société minière du Pacifique, pratiquement entre les mains de l'Etat.

Or, celui-ci s'est révélé incapable de faire face à ses engagements et on assure maintenant que l'Inco aurait l'intention d'acquérir le domaine minier et d'effectuer la quasi-totalité des investissements. Nous aimerions, sur ce point, entendre les explications du Gouvernement car, ainsi que le disait un de nos collègues à l'Assemblée nationale, « l'affaire de la Cofimpac est devenue, par une sorte de psychose collective, la préoccupation majeure de la population et l'objet de tous les espoirs »...

En effet, la Compagnie française industrielle et minière du Pacifique — Cofripac — répondait, en quelque sorte, à la promesse faite par le générale de Gaulle, lors de son discours de Nouméa, le 5 novembre 1966, lorsqu'il affirmait « qu'il fallait tirer le plus grand parti possible des ressources minières du territoire dans un cadre tel que l'industrie nationale soit avant tout respectée... ».

Ce souhait, louable en soi, fut pour les Néo-Calédoniens comme le signal annonciateur de la prospérité. Or, nous sommes à la fin de 1971, les difficultés juridiques et financières se sont accumulées, les premières estimations semblant avoir été trop optimistes, et rien n'est encore sorti de terre ! Quand on sait le délai qui s'écoule entre « la vision » — fût-elle grandiose — et la réalisation dans ce domaine particulièrement délicat de la sidérurgie, on a le droit d'être inquiet et de demander au représentant du Gouvernement que vous êtes, monsieur le ministre, de fournir au Sénat tous les éclaircissements souhaitables.

Notre territoire, dont vous connaissez la fragilité politique, et notre assemblée, à laquelle on demande de voter en ce moment de l'année les crédits budgétaires, ont tous deux le droit d'être complètement informés.

Pour terminer cet exposé, je dirai que les autres activités du territoire se sont ressenties de cette attente quasi intolérable ; le tourisme notamment, qui est un assez bon baromètre, a marqué une légère diminution que ne connaissent pas les autres territoires du Pacifique : 14.400 touristes en 1970, au lieu des 17.200 de 1968 et des 16.200 de 1969.

Certes, une politique de grands travaux a été entreprise et on se doit, dans ce domaine, de louer les efforts de l'administration française, mais — je le disais déjà l'an dernier — pourquoi ne pas faire appel à un grand emprunt remboursable en vingt ans, permettant la modernisation des routes, la création de logements et l'adduction d'eau, si nécessaires à la croissance d'une population évaluée à 117.000 habitants au 1^{er} janvier, dont 7.000 Européens nouvellement arrivés ? Cette croissance, on s'en doute, se fait au profit du secteur urbain de Nouméa, déjà surpeuplé, et très peu, hélas ! au profit de l'intérieur du pays. Or, si les projets miniers voient le jour — ce que nous souhaitons — l'intérieur de la Grande Terre aura de plus en plus besoin d'infrastructures modernes, adaptées à son développement économique.

Mon propos, monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, a été beaucoup plus long que je ne le souhaitais, mais il fallait tout de même que, dans ce débat, certaines choses soient dites. Il le fallait tout d'abord pour que le Gouvernement puisse nous répondre ; il le fallait aussi pour

que tout soit clair entre la France métropolitaine, qui nous a déjà tant aidés, et la France du Pacifique, dont l'éloignement rend difficile la solution de bien des problèmes. A la clarté des options souhaitons que réponde, comme par le passé, la compréhension de ceux qui exercent les responsabilités. (*Applaudissements.*)

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

M. Albert Pen. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en commençant son intervention à la tribune de l'Assemblée nationale, M. Jacques-Philippe Vendroux, député de Saint-Pierre-et-Miquelon, a estimé que le budget des territoires d'outre-mer, et tout particulièrement de celui qu'il représente, était bon. Si l'on s'en tient à votre déclaration, monsieur le ministre, et à la lecture des chiffres et pourcentages cités, il semble que cela soit totalement exact.

Je conviens d'ailleurs volontiers que des crédits importants ont été dégagés, certainement grâce à votre action personnelle, dont nous vous savons gré, monsieur le ministre.

Néanmoins, il y a des réalités locales. Rentrant de mon territoire, où le conseil général vient de délibérer du projet de budget local pour 1972, je suis obligé de déplorer le trop faible montant de la subvention d'équilibre, eu égard à nos besoins.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que je le dis car je n'aime guère paraître quémander, et mes compatriotes n'entendent pas demeurer d'éternels assistés. C'est d'ailleurs pourquoi, appliquant le principe « Aide-toi, le ciel t'aidera », l'assemblée territoriale a voté la semaine dernière un relèvement substantiel de certains tarifs publics — 50 p. 100 en ce qui concerne le téléphone — et des patentes, pour arriver à un précaire équilibre.

Encore soulignerai-je que le budget municipal de Saint-Pierre se trouve en déficit de 40 millions de francs C. F. A.

Pourtant, comme vous l'avez allégué dans une de vos lettres, monsieur le ministre, le budget local a été allégué par la prise en charge de l'enseignement par le budget national. Il en coûtera 75 millions de francs C. F. A. à celui-ci et le budget local dépensera 32 millions de francs C. F. A. en moins. Ces 32 millions de francs C. F. A., ajoutés aux quelque 10 millions de francs C. F. A. supplémentaires de la subvention globale, permettraient, estimez-vous, de satisfaire confortablement nos besoins.

C'est oublier que l'index de correction intervenant dans le calcul de la solde des fonctionnaires vient d'être porté de 1,63 à 1,85, et que cette mesure nous coûte précisément 32 millions de francs C. F. A. Le même index s'appliquant au calcul des allocations familiales pour l'ensemble de la population, le budget se trouve grevé en supplément d'une vingtaine de millions de francs C. F. A.

C'est oublier aussi que l'augmentation générale des prix, et pour nous en particulier, comme l'a très bien noté M. Colin dans son remarquable rapport, a eu pour conséquence immédiate un gonflement de nos dépenses en matériel qui engloutit et au-delà les 10 millions de francs C. F. A. dont je parlais tout à l'heure.

Tout cela se conjugue, au surplus, avec un net ralentissement de l'activité portuaire, qui entraîne une diminution de nos recettes douanières, source principale de nos revenus.

Vous admettez, monsieur le ministre, que la situation du conseil général n'est pas confortable. En augmentant l'index de correction, vous lui imposez une augmentation des traitements des fonctionnaires ; en ne le dotant pas, par ailleurs, de crédits suffisants, vous le mettez dans l'impossibilité de satisfaire les revendications des autres catégories sociales tout aussi touchées par l'incontestable augmentation du coût de la vie ; seule possibilité pour lui : augmenter les impôts et les tarifs publics, ce qui entraîne inmanquablement une nouvelle perte du pouvoir d'achat de l'ensemble de la population.

C'est d'ailleurs un peu la même situation qu'a décrite notre collègue, M. Valeau, pour la Guadeloupe.

Pour montrer sa volonté de coopérer à l'effort national, le conseil général a pris des mesures impopulaires. Aidez-le à en corriger les effets pour les plus défavorisés, puisque vous avez commencé par améliorer le sort des mieux servis.

Non point d'ailleurs que je m'élève contre cette amélioration, qui permet en particulier de corriger en grande partie le retard constant subi par les traitements de la fonction publique locale par rapport à ceux de la fonction publique métropolitaine, retard qui ne sera réellement rattrapé que par la prise en charge, dont

il est question depuis trois ans, de l'ensemble des fonctionnaires territoriaux. Je m'en suis d'ailleurs récemment entretenu avec M. Giscard d'Estaing et j'ai bon espoir de la voir aboutir l'an prochain.

Alors, mais alors seulement, nous pourrions consacrer nos plus-values de recettes annuelles, celle de la quarantaine animale par exemple, à un entretien normal des services publics.

Si vous venez nous voir en 1972, monsieur le ministre, vous verrez l'état de nos bâtiments administratifs, vous déplorerez l'absence de nos routes et vous comprendrez que nous sommes parfois un peu honteux de recevoir les touristes américains et canadiens, car ils repartent de chez nous avec une piètre idée de la France.

Ces touristes, nous aurions voulu les accueillir au magnifique centre sportif et culturel qui va être achevé l'an prochain, mais nous ne pourrions malheureusement pas l'ouvrir, faute de crédits de fonctionnement. En la matière, nous sommes un peu dans la situation du chômeur à qui l'on offrirait, pour qu'il l'entretienne, un des châteaux de la Loire !

J'attire spécialement votre attention sur ce problème, car il se pose dans un ordre d'idées plus général : pouvons-nous toujours nous féliciter des importants crédits d'investissements qui nous sont accordés : 250 millions de francs C. F. A. cette année pour la tranche du F. I. D. E. S., si les crédits de fonctionnement ne suivent pas ?

Dans le passé, certains travaux me semblent avoir été entrepris dans une perspective à court terme, plus pour procurer des emplois immédiats, pour utiliser la main-d'œuvre, que dans le seul objectif valable, celui de développer l'économie du territoire.

Le déroulement du VI^e Plan permettra, je pense, de corriger cette façon de faire, notamment dans le domaine portuaire et de la pêche. Je ne vous interrogerai pas sur l'avenir de cette dernière puisque nous savons tous deux que les actionnaires de la société intéressée par la construction d'un nouveau frigorifique de production doivent préciser leurs intentions avant le 1^{er} janvier. Si cette société prend le relais de la société de pêche et de consommation — la S. P. E. C. — il faudra obtenir d'elle de sérieuses garanties quant au remploi du personnel, notamment des marins, et s'assurer qu'elle ne risque pas d'abandonner trop tôt l'exploitation en nous laissant des bâtiments coûteux et qui deviendraient inutiles.

Sur le même sujet, l'extension de nos eaux territoriales à douze milles et l'interdiction d'y chaluter permettra une protection efficace de la petite pêche, notamment pour Miquelon, où doit débiter en 1972, une expérience de pêche en *long liners*, petit navires appelés à remplacer les doris. La réussite de ce projet conditionne à mes yeux l'allongement de l'actuel quai de Miquelon, insuffisamment abrité.

A Saint-Pierre, c'est un quai en eau profonde qui doit être construit, si les études en cours quant aux possibilités qu'il offrirait se révèlent concluantes, tant pour les paquebots de croisière que pour les grands cargos. Dans ce domaine, l'acquisition d'un remorqueur devient d'une urgente nécessité.

Les crédits de la tranche locale du F. I. D. E. S. pour 1972 seront utilisés d'abord pour remettre en état un réseau de distribution d'électricité véritablement à bout de course, le renouvellement des moteurs de l'usine ayant été préalablement assuré par voie d'emprunt. Il me plaît de souligner à ce propos la compréhension montrée par la caisse centrale de coopération économique, dont les prêts à faible intérêt permettront également à la municipalité de Saint-Pierre de se moderniser. Dieu sait si elle en a besoin !

J'espère n'avoir pas trop lassé votre attention, pendant les douze minutes qui m'étaient imparties. Je n'ai point, à dessein, abordé la question de la nécessaire décentralisation qui devrait être pratiquée — M. Colin l'a souligné, et je l'en remercie — dans tous les territoires d'outre-mer.

Tout le monde n'est pas de cet avis, si on lit le compte rendu des débats de l'Assemblée nationale, mais tout le monde, il est vrai, ne peut pas être élu local.

Je dois, en revanche, rendre hommage à l'excellent esprit de coopération qui guide actuellement l'administration à Saint-Pierre et Miquelon, sous l'impulsion du nouveau gouverneur. En la matière, comme en beaucoup d'autres, tout dépend des hommes beaucoup plus que des textes. Veillez, monsieur le ministre, à la qualité des fonctionnaires que vous nous envoyez.

Monsieur le ministre, notre territoire attend votre visite. Vous y trouverez des Français conscients de l'aide généreuse que leur accorde la métropole, conscients aussi du rôle utile qu'ils peuvent ou pourraient jouer pour le pays auquel ils sont indissolublement attachés. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, M. Ahmed Abdallah, dans son intervention, qui était une sorte de revue générale de la situation des Comores, a attiré l'attention sur deux points fort importants : l'aide budgétaire et la décision, incluse dans ce budget, qui intéresse l'hôpital de Moroni et relative aux conditions d'application du statut des Comores.

Pour ce qui est de l'aide budgétaire, je constate que chacun a tendance à penser que celle qui lui est consentie n'est pas suffisante : M. le sénateur Ahmed Abdallah l'a dit pour les Comores, et M. le sénateur Pen vient de le dire pour Saint-Pierre et Miquelon.

L'aide budgétaire, je le sais bien, n'est jamais à la mesure des besoins, car c'est forcément un compromis entre ceux-ci et les moyens financiers dont dispose le ministre chargé des territoires d'outre-mer, qui est contraint d'établir un certain nombre de priorités.

L'aide actuelle en faveur des Comores me paraît raisonnable. Je crains cependant que ce territoire n'ait pas la possibilité de l'utiliser en totalité dans le courant de l'année budgétaire 1972.

Les Comores ont reçu, notamment pour ses investissements, de très importants crédits supplémentaires, mais une telle augmentation des crédits pose des problèmes administratifs difficiles car leur consommation ne suit pas toujours leur accroissement. C'est pourquoi, monsieur le sénateur, il me semble que, pour l'année 1972, il n'aurait pas été raisonnable d'aller beaucoup plus loin à cet égard. Nous tirerons de cette expérience des enseignements pour l'année 1973.

Vous avez, très justement, monsieur le sénateur, soulevé le problème du statut à propos de l'hôpital. Voilà quelque temps déjà, le Gouvernement des Comores avait demandé à la métropole de prendre en charge l'enseignement du second degré, ce qui a été fait.

En 1971, le Gouvernement comorien nous a demandé de prendre en charge l'hôpital de Moroni et le service des grandes endémies qui, comme l'enseignement du deuxième degré, relèvent encore de la compétence territoriale.

Le transfert de ces services représente, par voie contractuelle — puisque chaque opération fait l'objet d'une convention signée entre les deux gouvernements — une modification au statut, modification officielle et rendue publique, mais non consacrée par la loi. Elle est temporaire, mais elle peut être révoquée et j'espère qu'elle le sera.

Je répondrai d'abord que la convention actuellement en voie de négociation entre nos gouvernements, qui sera signée le 1^{er} janvier lorsque le budget pour 1972 sera exécutoire, s'efforcera de respecter, dans la mesure du possible, les compétences du gouvernement comorien. Mais il ne faut pas se cacher que la prise en charge par le ministère de la santé publique d'une responsabilité comme celle de l'hôpital de Moroni et du service des grandes endémies aurait pour conséquence certaine une centralisation.

En second lieu, cette situation est le résultat d'une décision, je dirai même d'une demande du gouvernement comorien, car nous ne sommes pas demandeurs dans cette affaire et nous ne souhaitons pas prendre en charge cet hôpital de Moroni ni ce service des grandes endémies. Cependant, cette solution a semblé préférable au gouvernement comorien et, dans un esprit de coopération, nous avons donné suite à ce projet.

Cela me conduit, par une transition naturelle, à répondre à M. Namy qui m'a interrogé sur la destination des investissements. Il m'est facile de lui répondre qu'il n'y a rien à cacher dans ce domaine et que le comité directeur du F. I. D. E. S., où siègent des parlementaires et notamment un sénateur, se décidera, au cours de sa réunion du début de l'année 1972, en fonction, d'une part, des besoins, et, d'autre part, des propositions qui lui seront faites.

M. Namy a soulevé à nouveau, le problème du statut. Il ne me paraît pas possible d'imaginer un statut d'autonomie plus réel que celui des Comores. Comment pourrait-on aller plus loin sans sortir de l'autonomie ?

L'expérience nous prouve que les modifications actuellement proposées tendent à atténuer certains aspects de cette autonomie plutôt qu'à les accentuer.

C'est pourquoi, s'agissant des départements d'outre-mer, on peut avoir une position en quelque sorte de principe, mais, s'agissant des territoires, les positions à prendre doivent être beaucoup plus nuancées selon la nature, le statut et les vœux de chaque territoire. Il serait donc très imprudent de prendre des positions aussi catégoriques que celles que vient de défendre M. Namy, celles-ci ne pouvant être que contredites dans un certain nombre de cas. Les Comores constituent, à cet égard, une bonne illustration de la thèse que je viens de soutenir.

M. le sénateur Lafleur nous a exprimé ses inquiétudes quant au développement économique de la Nouvelle-Calédonie en ce qui concerne, d'abord, le marché du nickel. Monsieur le sénateur, ni vous ni moi n'y pouvons rien et les prévisions faites à propos de ce marché du nickel m'ont toujours paru, même lorsqu'elles émanaient d'hommes réputés très compétents, sujettes à caution.

Combien de fois, dans le passé, pour le nickel comme pour d'autres matières premières, ne nous a-t-on pas annoncé la pénurie pour le lendemain et l'abondance pour le surlendemain ? Or nous avons toujours constaté que l'inverse se produisait.

Après avoir connu une période d'optimisme sans doute excessif, la Nouvelle-Calédonie semble avoir tendance à plonger dans un pessimisme lui aussi excessif.

Sans vouloir préjuger l'avenir, je crois que le marché du nickel nous réserve d'autres surprises, mais comme nous sommes actuellement au creux de la vague, j'espère que les prochaines surprises seront bonnes.

Le ministre de l'économie et des finances envisage de subventionner le stockage du nickel selon des conditions qui sont à débattre. Mais, pour les raisons que vous avez indiquées, ce stockage ne pourrait avoir lieu que sur le sol métropolitain, et non en Nouvelle-Calédonie, dans des conditions qui ne seraient pas exactement celles que vous souhaitez, c'est-à-dire non pas sous forme de réserves stratégiques, mais sous forme d'un stockage financé dans les conditions habituelles, avec l'aide du ministère de l'économie et des finances.

En revanche, il m'est plus difficile de vous répondre au sujet des investissements prévus par la société Compagnie française industrielle et minière du Pacifique « Cofimpac ». Vous avez très bien décrit la situation, monsieur le sénateur, je n'ai donc rien à ajouter à vos propos. Je ne peux en dire plus car la société doit déposer, le 15 décembre, le dossier comportant ses nouvelles propositions. Bien que j'aie quelque information sur ce qu'elles contiendront, il m'est impossible, pour des raisons faciles à comprendre, d'en faire état avant qu'elles aient été officiellement communiquées au Gouvernement.

Ce retard dans les investissements privés, qui est, certes, regrettable et que nous voudrions tous voir diminuer, n'a pas que des inconvénients car il va sans doute permettre aux investissements publics d'effacer une partie du décalage qui s'est établi entre les besoins et les moyens.

L'administration n'est quelquefois pas assez rapide et nous avons pris un peu trop lent par rapport aux besoins nouveaux du territoire. Il semble qu'il en soit autrement aujourd'hui. En effet, en 1972 — le budget en apporte la preuve et les prévisions d'emprunt actuellement à l'instruction confirment ses indications — les investissements publics prendront, dans une bonne mesure, le relais des investissements privés, responsables de ce retard.

Je ne voudrais pas achever ma réponse sans vous dire la très grande confiance que j'ai en la Nouvelle-Calédonie.

Ce territoire a deux chances : la première est d'avoir un territoire constitué par un véritable bloc de minerai ; la deuxième est d'avoir une population travailleuse, dynamique et pleine d'initiatives.

Avec un tel territoire et de tels hommes, la Nouvelle-Calédonie a, devant elle, un très bel avenir.

M. Henri Lafleur. Merci, monsieur le ministre.

M. Pierre Messmer, ministre d'Etat. M. Pen a exprimé l'opinion que ce budget, s'il peut être considéré comme satisfaisant, ne

l'est cependant pas encore assez pour Saint-Pierre et Miquelon, notamment en raison du montant de la subvention d'équilibre, même si l'on ajoute à ce chiffre, comme c'est normal, les 32 millions de francs C. F. A. rendus disponibles par la prise en charge par le ministère de l'éducation nationale, au 1^{er} janvier 1972, de l'enseignement privé actuellement soutenu financièrement par le territoire.

Je crois volontiers que le territoire connaît une période difficile qui s'explique en grande partie par la situation extérieure et dont la responsabilité nous échappe, par conséquent. Je veux parler de l'inflation canadienne qui a entraîné une hausse des prix, et notamment des importations dont le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon a besoin.

Il en est résulté, d'une part, une hausse générale et, d'autre part, cette modification de l'index de correction que le territoire nous a demandée et que nous lui avons accordée, sans nous dissimuler qu'elle entraînerait des dépenses à la charge du territoire.

Je ne suis donc pas étonné que, par contre-coup, son conseil général ait été obligé de voter des impôts supplémentaires et d'augmenter le coût d'un certain nombre de services.

Ce ne sera sans doute pas une consolation pour vous, monsieur le sénateur, si je vous dis que beaucoup de conseils généraux en métropole connaissent une situation analogue; j'ai eu l'occasion d'en faire l'expérience, au début de cette année, dans celui auquel j'appartiens. Mais ce que je tiens à vous dire, c'est que nous considérons toujours les problèmes qui se posent à Saint-Pierre et Miquelon avec une amitié particulière et avec la volonté de les résoudre. Je suis persuadé que nous les résoudrons en 1972 dans cet esprit, c'est-à-dire dans le meilleur esprit possible pour le territoire.

J'en profite pour confirmer mon intention de visiter le territoire de Saint-Pierre et Miquelon dans le courant de l'année 1972. Sur place, j'ai le bon espoir que nous pourrions apporter des réponses à un certain nombre de questions qui nous sont encore aujourd'hui posées. (*Applaudissements.*)

M. Ahmed Abdallah. Je demande la parole.

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

M. Ahmed Abdallah. En ce qui concerne l'utilisation des crédits, un coup de frein a été donné. J'en ignore l'origine. Vient-il des services du territoire ou de vos services? Je ne sais. En tout cas, il convient de ne pas laisser la voiture à l'arrêt.

Je vis cette situation depuis un certain temps. Je n'en connais pas la cause. Peut-être provient-elle de l'application des nouvelles conventions? Je vous demande d'étudier avec vos services et avec le gouvernement comorien le remède à apporter à ce problème.

Vous nous accordez une aide bien déterminée, par exemple, pour la construction d'un lycée. Nous craignons que votre action ne revête partout et toujours cette forme. Notre territoire ne pourra plus choisir et cela inquiète notre jeunesse. Ne croyez pas que parce que nous serons maître chez nous, nous allons pour autant abandonner la France. C'est un problème politique capital pour les Comores et pour les intérêts bien compris de la France.

M. Albert Pen. Je demande la parole.

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

M. Albert Pen. Monsieur le président, je serai bref. Tout en remerciant M. le ministre de sa réponse, je veux lui préciser un point qui risquerait d'être mal interprété à Saint-Pierre et Miquelon. Vous avez dit que c'était le territoire qui avait demandé l'augmentation de l'indice de correction. A ma connaissance, le conseil général n'a pas été consulté. J'avais moi-même, au mois de juin, je crois, lorsque j'avais appris la nouvelle, attiré votre attention par écrit sur les dangers de cette augmentation pour les autres catégories sociales.

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

Nous allons examiner les crédits concernant les territoires d'outre-mer figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 6.579.543 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 12.682.312 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre VI :

« Autorisations de programme, 104.450.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 47.120.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions relatives aux territoires d'outre-mer.

Nous allons maintenant procéder à l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports, section III, aviation civile.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Je demande la parole.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. M. le ministre des transports a fait savoir qu'il ne pourrait pas être à son banc avant au moins une demi-heure. Il me paraît donc sage d'interrompre dès maintenant nos travaux pour les reprendre à vingt et une heures.

M. le président. Le Sénat a entendu la proposition de M. le rapporteur général.

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

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures vingt minutes, est reprise à vingt et une heures cinq minutes, sous la présidence de M. Jacques Soufflet.*)

PRESIDENCE DE M. JACQUES SOUFFLET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1972.

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports. — Section III: Aviation civile.

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 des républicains indépendants : quarante minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : vingt-huit minutes ;

Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : dix-sept minutes ;

Groupe communiste : dix-sept minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en 1960 s'ouvrait l'âge des avions à réaction, qui allait renouveler complètement les données du transport aérien et lui assurer un nouvel essor.

Depuis 1970, c'est à nouveau l'âge du doute et des interprétations face aux choix nécessaires, face aux efforts d'investissement à consentir, face à certaines difficultés techniques, face à la complexité accrue des problèmes à résoudre. Des hésitations persistent quant aux équipements à réaliser, à la politique tarifaire à adopter, aux structures à mettre en place.

L'expansion mondiale du transport aérien se poursuit à un rythme soutenu de 13 p. 100 l'an et rien ne permet de penser que ce rythme de croissance doive se ralentir au cours des années prochaines. Bref, nous sommes à l'ère du transport aérien, et tout pays qui ignore ce fait verra sa position s'affaiblir considérablement dans la lutte pour les marchés nouveaux.

Le budget de l'aviation civile pour 1972 traduit cette volonté de notre pays de ne pas rester à la traîne. Globalement, les crédits qui nous sont proposés traduisent une augmentation de 22,2 p. 100 sur ceux de 1971, soit une progression bien supérieure à celle du budget de l'Etat, qui est de 10,8 p. 100. Cette augmentation tient essentiellement aux dépenses en capital dont les crédits de paiement progressent de 30,2 p. 100. Encore faut-il signaler que 84,34 p. 100 de ces dépenses en capital sont consacrés à la réalisation des grands programmes.

Les crédits de fonctionnement et d'entretien, bien qu'en augmentation, sont encore insuffisants et ne permettent pas de rattraper le retard accumulé depuis plusieurs années.

Dans mon rapport écrit, j'ai examiné en détail les crédits et les mesures nouvelles contenus dans ce budget. Je vais donc vous faire part des observations que j'ai retirées des nombreuses informations que j'ai rassemblées.

La nomination d'un nouveau secrétaire général à l'aviation civile, dont nous avons pu apprécier dans le passé l'autorité et l'efficacité, a dissipé le malaise provoqué par une vacance de dix-huit mois à laquelle s'est ajoutée la maladie cruelle du ministre de l'époque, M. Mondon, dont je salue ici la mémoire.

Une nouvelle fois, nous déplorons que le regroupement des services du secrétariat général à l'aviation civile, si dispersés dans Paris, n'ait pas bénéficié de crédits budgétaires. En revanche, nous sommes très satisfaits de voir que l'entité « aviation civile » du secrétariat n'a pas été touchée et qu'un poste de délégué à l'espace aérien a été créé.

C'est précisément le découpage aérien français qui est l'objet de ma première observation. L'absence totale de politique commune entre utilisateurs civils et militaires fait que, depuis plusieurs années, on assiste à une prolifération des zones interdites et réglementées. Leur nombre actuel est tellement important qu'il est presque impossible à un avion civil de survoler certaines régions sans être en infraction ou faire courir à d'autres aéronefs des risques de collision. C'est là un problème très important qui risque de s'aggraver avec l'évolution des performances des avions utilisés.

Nous pensons que l'espace aérien ne doit pas être partagé par petites fractions attribuées à telle ou telle catégorie d'utilisateurs. Il doit être commun aux civils et aux militaires, aux commerciaux et aux privés et le contrôle doit être effectué par un organisme unique ou, à la rigueur, par un organisme militaire et un organisme civil, étroitement coordonnés, aussi bien sur le plan des équipements que sur celui des méthodes, des règlements et des informations.

Au début de ce propos, j'ai dit que 84,34 p. 100 des dépenses en capital, soit 60,41 p. 100 de l'ensemble des dépenses pour l'aviation civile, étaient consacrés à la réalisation de nos trois grands programmes.

C'est donc tout naturellement que je vais vous parler maintenant de la construction aéronautique engagée dans des programmes d'une envergure sans précédent.

La réussite des espoirs commerciaux mis dans ces programmes démontrera, je l'espère, la réalité de la communauté européenne et apportera la preuve tangible de l'existence de l'Europe économique et industrielle, qui est déjà considérée par les Américains comme un important concurrent potentiel dans ce secteur industriel.

Plus personne aujourd'hui ne remet en cause la réussite technique incontestable que représente le *Concorde*. Est-il besoin de rappeler l'intérêt et la curiosité suscités partout dans le monde par ce magnifique appareil, mis en évidence par le dernier salon du Bourget et le triomphal voyage en Amérique du Sud ? Les constructeurs ont garanti aux compagnies aériennes ses performances, qu'il s'agisse de la vitesse, de son rayon d'action ou de la charge utile.

Le survol en vitesse supersonique de la France, à plusieurs reprises, n'a provoqué aucune réaction de la part des populations. Pourtant, je suis persuadé que, si vous l'aviez annoncé, monsieur le ministre, ses détracteurs n'auraient pas manqué de déclencher une campagne de presse. Nous ne doutons pas que la classe et la qualité des ingénieurs français et britanniques parviendront à surmonter le difficile problème du bruit perçu au voisinage des aéroports au moment du décollage et de l'atterrissage et à faire en sorte que ce bruit soit au plus égal à celui du *Boeing 707* au moment de sa mise en service.

Concorde sera le seul appareil opérationnel de ce type avec le *Tupolev 144* pendant la prochaine décennie à la suite de l'abandon du programme S. S. T. par les Américains. Son succès commercial dépendra de son prix et des conditions de financement qui seront accordées. La fixation du prix du *Concorde* sera un facteur déterminant dans la décision des compagnies aériennes de transformer en commandes les options qu'elles ont prises.

La part française dans le développement de cet appareil sera d'environ 7.500 millions de francs aux conditions économiques de décembre 1970. En raison des progrès techniques, des innovations et des retombées économiques apportées par la réalisation d'un tel programme, il est normal que l'Etat supporte une partie du coût de l'opération.

Le 9 novembre dernier, le président Galichon et les dirigeants d'Airbus-Industrie ont paraphé un contrat par lequel Air France commande ferme six *Airbus A-300 B* et prend une option sur dix appareils supplémentaires. Des commandes de la Lufthansa et d'Ibéria sont attendues à court terme. Les compagnies britanniques et américaines suivent avec attention le développement de cet avion dont il n'existe pas de concurrent en construction. Nous nous en réjouissons car, sur le plan technique, les programmes *Airbus A-300 B* se développent dans des conditions satisfaisantes et les prévisions financières sont tenues à 3 p. 100 près.

Le *Mercury*, digne produit civil des avions Marcel Dassault, se développe sur le plan technique dans des conditions satisfaisantes. Construit avec une large coopération internationale, cet avion court courrier particulièrement bien étudié doit pouvoir s'imposer sur le marché grâce à ses qualités et aussi parce qu'il arrivera sur le marché avec pratiquement un seul concurrent, le *Boeing 727-200*, mais quel concurrent ! Il est bon de rappeler que pour ces deux derniers programmes la participation de l'Etat a été fixée forfaitairement.

Parallèlement à ces grands programmes de construction de cellules, une industrie des moteurs s'est développée. Par décret de mars 1971, la S. N. E. C. M. A. — la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'avions — a été en effet autorisée par le Gouvernement à lancer un programme de développement d'un moteur civil de dix tonnes de poussée dont le marché potentiel est très important, puisqu'il est de l'ordre de 7.000 à 8.000 unités.

Pour cette opération la S. N. E. C. M. A. a été autorisée à s'associer à un grand motoriste américain la General Electric et à des constructeurs de moteurs européens. Nous pensons que l'association d'une société nationale avec une société privée dynamique ne peut qu'avoir le meilleur effet sur les résultats financiers de cette opération qui donnera un réacteur silencieux, peu polluant et de faible consommation.

Monsieur le ministre, la commission des finances s'est étonnée de ne voir dans ce budget aucune ligne de crédit pour ce programme dont l'ampleur et l'importance n'échappent à personne.

La situation financière très inquiétante dans laquelle se trouvent les entreprises de transports, la situation tarifaire anarchique qui règne sur l'Atlantique Nord et la multiplication des compagnies aériennes — chaque Etat voulant disposer de sa propre entreprise — risquent d'avoir des répercussions graves sur la construction aéronautique française.

Il ne suffit pas de réussir techniquement un avion, il faut le vendre. Nous comprenons mal qu'un avion américain puisse être vendu en France et en Europe sans payer de droits de douane, alors qu'un avion européen vendu aux U. S. A. doit acquitter des droits de douane importants ; et pourtant, actuellement, les U. S. A. ont le quasi-monopole des avions dans le monde.

Dans le domaine des avions légers, la situation de l'industrie française est très mauvaise et progressivement on assiste à la disparition de nos entreprises. Grâce à des accords, les avions Piper et Cessna sont construits en France avec des pièces primaires fabriquées aux Etats-Unis et gagnent le marché grâce à leurs puissants moyens financiers.

Dans ces conditions, si l'on n'y prend garde, dans quelques années, la France sera complètement colonisée dans ce domaine ; elle construira l'avion transatlantique supersonique, mais sera obligée d'importer l'avion école monomoteur.

Or, les avions étudiés et construits en France ont des performances souvent supérieures à celles des Cessna ou Piper ; mais l'étroitesse du marché permet difficilement d'appliquer les méthodes technologiques les plus modernes qui exigent un outillage coûteux.

Il importe donc que le Gouvernement procède sans délai à une analyse complète de ce problème, fixe des orientations et des objectifs et détermine des moyens pour conserver et développer une industrie française d'avions légers.

Dans le domaine des planeurs, la situation est encore plus grave puisque pratiquement c'est l'industrie allemande qui fournit la quasi-totalité des machines utilisées dans le monde occidental.

A ces problèmes de construction d'avions légers et de planeurs, il faut associer le système d'aide financière apportée par l'Etat aux associations aéronautiques pour les aider à financer leurs investissements en matière d'équipement des moyens de formation : en fait, ce système est plus connu sous le nom de primes d'achat.

Dans ce domaine aussi, on assiste à un désengagement financier progressif de l'Etat puisque le crédit pour 1972 étant rigoureusement égal à celui de 1971 et les prix des aéronefs subissant des hausses substantielles chaque année, c'est donc un nombre d'avions et de planeurs moins important que l'année précédente qui pourra être primé.

L'apport du transport aérien et son inscription au sol, l'aéroport, sont des éléments importants d'une politique active de mise en valeur régionale.

Les crédits d'entretien des bases aériennes, bien qu'en sensible progression, sont toujours insuffisants. Il ne suffit pas de les construire, il faut encore les entretenir, comme nous l'avons signalé à plusieurs reprises les années précédentes.

Les crédits d'investissement, par contre, sont en nette progression. Ils permettront de poursuivre les opérations engagées, la plus importante étant Lyon-Satolas, dont c'est la grande année de construction ; c'est aussi l'allongement des pistes de Nice-Côte d'Azur et de Marseille-Marignane et le renforcement de la piste n° 2 à Bordeaux-Mérignac.

Les « mesures de régionalisation » adoptées aboutissent pratiquement à mettre à la charge des collectivités la création et l'aménagement de leur aéroport. Ces transferts de charges risquent d'avoir des conséquences très graves, car si certaines collectivités, très averties de l'intérêt économique actuel et futur que constitue l'infrastructure aéronautique, consentent des sacrifices financiers pour aménager, équiper et gérer un aéroport, d'autres collectivités, au contraire, ne voyant que l'immédiat, utilisent leur plate-forme pour faire des lotissements et construire des logements.

Il serait peut-être urgent de se pencher sur ce problème. Il ne faut pas recommencer les mêmes erreurs que celles qui ont été faites pour la circulation routière.

L'Aéroport de Paris est une entreprise bien gérée qui, malgré de lourdes difficultés, réussit à effectuer des investissements de grande ampleur en respectant à la fois les délais de réalisation et les prévisions financières initiales.

Instrument de développement économique, créateur d'emplois, l'Aéroport de Paris appartient à ce secteur de pointe dont l'activité connaît une expansion rapide.

Le trafic aérien de Paris double tous les cinq ans : 12,5 millions de passagers en 1970, contre probablement 25 millions en 1975. Cet établissement doit donc réaliser, tous les cinq ans, des investissements programmés dont le montant équivaut à ceux effectués pendant toute la période antérieure, pour faire face de manière satisfaisante aux besoins de sa clientèle.

Cet établissement, qui réalise actuellement la première phase, particulièrement coûteuse, de l'aéroport de Roissy-en-France,

aéroport qui ne commencera à fournir des recettes qu'à partir de 1974, doit consacrer 600 millions de francs par an aux investissements, soit, pour 1972, plus que son chiffre d'affaires hors taxe.

En 1971, l'Etat, unique actionnaire de l'Aéroport de Paris, lui avait accordé une dotation en capital de 120 millions de francs portant intérêt à 5 p. 100. Pourquoi, monsieur le ministre, cette dotation est-elle réduite à 45 millions de francs en 1972, ce qui oblige cet établissement à contracter des emprunts supplémentaires sur le marché financier international à des taux très élevés ?

Les ressources propres de l'aéroport pourraient être augmentées s'il lui était accordé une dérogation aux conditions de récupération de la T. V. A., ce qui autoriserait cet établissement à se faire rembourser l'intégralité de la taxe d'amont qu'il acquitte chaque année. L'application actuelle de la règle générale du butoir fait qu'à la fin de 1971, la créance de l'Aéroport de Paris sur l'Etat est d'environ 54 millions de francs.

Roissy-en-France, à 25 kilomètres seulement de Paris, situation enviée par les Anglais, les Américains et les Japonais sera, lorsqu'il entrera en service, le premier aéroport au monde conçu et construit pour la nouvelle génération d'avions modernes.

Dans le transport aérien, on doit toujours conserver à l'esprit que le but qui doit être poursuivi est le service porte à porte le plus convenable, c'est-à-dire le voyage total qui, généralement, est le seul à intéresser le client.

Le doublement de l'autoroute A 6, dans sa section entre Paris et Orly, a, pour un temps, apporté un soulagement aux difficultés connues. Le problème des accès routiers se trouve compliqué du fait que les voies routières sont encombrées par les migrations régulières des compagnies et des services qui concourent au fonctionnement des aéroports. Il y a 25.000 employés sur vingt-quatre heures à Orly. A Roissy, vers les années 1980-1985, il y aura plus de 50.000 emplois.

Aussi, diverses solutions sont-elles envisagées. Dès 1972, une liaison ferroviaire entre la gare d'Orsay et Rungis, avec, ensuite, une navette entre Rungis et Orly, procurera aux usagers un moyen nouveau de transport garantissant un délai fixe. La liaison S. N. C. F. gare du Nord-Roissy, qu'il est urgent de réaliser, apportera une solution rapide et efficace à ce difficile problème des accès.

Nous avons regretté, monsieur le ministre, que la réalisation immédiate d'une liaison entre Orly et Roissy par aérotrain n'ait pas été retenue. Cette liaison, reliée au réseau express régional qui traversera Paris en 1976, nous semblait une bonne solution pour résoudre le problème de la liaison rapide entre les grands aéroports de Paris et le centre de notre capitale.

Le transport aérien, un des rares services dont les prix aient baissé, même en valeur nominale, a vu sa rentabilité diminuer de moitié pendant la période 1965-1970, alors que, dans le même temps, le trafic total a presque doublé. Quelle situation paradoxale ! Plus les compagnies aériennes transportent de passagers, moins elles gagnent d'argent !

Certes, l'évolution contradictoire des dépenses et des recettes explique cette baisse de la rentabilité ; mais cette tendance est également aggravée par la surcapacité et la concurrence.

En effet l'arrivée sur le marché des avions gros porteurs du type Boeing 747 et, dans un proche avenir, des DC 10 et des Tristar a amené une forte progression de l'offre face à une demande relativement régulière.

Dans le même temps sont apparues des compagnies aériennes régulières, en Europe notamment, et dans les Etats africains, ce qui limite les chances de créer de nouvelles lignes.

De plus, à l'homme d'affaires qui constituait auparavant la majorité de la clientèle s'est ajouté un tourisme de masse.

Cette diversification croissante de la clientèle oblige les compagnies aériennes à s'intégrer de plus en plus dans l'industrie des voyages et les rend de plus en plus vulnérables à la concurrence des autres moyens de transports, mais aussi à celle des compagnies non régulières. Le trafic affrété croît en effet plus rapidement que le trafic régulier. En dépit d'une réglementation internationale on assiste, par un viol délibéré des règles applicables aux charters, à une prolifération des vols à bas prix pour séduire une part importante de la clientèle.

C'est le cas notamment sur l'Atlantique Nord où sont arrivées six compagnies américaines, dites *supplementals*, qui bénéficient

d'importants contrats de transports militaires sur l'Asie du Sud-Est et qui peuvent de ce fait pratiquer sur cet axe des conditions commerciales assez proches du *dumping*.

Ainsi pour lutter à armes égales avec les transporteurs non réguliers, les transporteurs réguliers baissent leurs tarifs pour attirer la clientèle afin de mieux remplir leurs avions, en espérant compenser la baisse unitaire par une augmentation du nombre des passagers. Et c'est ainsi que toutes les compagnies de proche en proche finissent par perdre de l'argent.

Il est peut-être temps, monsieur le ministre, de se pencher sur ce grave problème dont une solution pourrait être l'adaptation à la demande des capacités du transport aérien et l'adoption pour le transport aérien d'une formule *charter* améliorée et — ce qui serait souhaitable — une coopération plus poussée entre les compagnies européennes pour faire face à la concurrence.

Dans mon rapport écrit, vous trouverez tous les renseignements sur l'activité et le bilan d'exploitation de nos deux compagnies internationales, Air France et U. T. A. et de notre compagnie intérieure Air-Inter.

Nos trois compagnies ont de nombreux points en commun, en particulier l'importance des besoins en investissement au cours du VI^e Plan, qui sont actuellement évalués à 9 milliards de francs, dont un peu plus de 6 milliards pour Air France. Ces investissements ne peuvent être différés, sous peine d'hypothéquer l'avenir.

Quoi qu'il en soit, il se pose pour elles un problème préoccupant, celui de la mobilisation des ressources pour de tels investissements.

Bien sûr, les actionnaires de ces différentes entreprises devront faire un effort particulier sous forme d'une augmentation de capital.

Bien sûr, les compagnies peuvent recourir à la procédure du crédit-bail dans les conditions du droit commun. Mais il y a pour elles le problème de l'achat d'avions français. Les avions produits par notre industrie sont en effet désavantagés sur le marché français vis-à-vis de leurs concurrents américains dont l'achat est assorti de conditions de financement particulièrement avantageuses puisqu'ils y sont vendus à l'exportation alors qu'habituellement le matériel français ne bénéficie pas des conditions « exportation » sur le marché français.

Notre industrie aéronautique va, en effet, sortir dans un très proche avenir des appareils commerciaux pour lesquels l'Etat a consenti un effort financier considérable.

Il est normal et souhaitable que nos premiers acheteurs soient nos compagnies nationales, mais il n'est pas normal que leurs charges soient augmentées par rapport à celles de leurs concurrents du fait des conditions financières de cet achat.

Il est donc nécessaire que, sous une forme ou une autre, soient accordées aux clients français du matériel français des conditions financières équivalentes à celles dont ils bénéficieraient en achetant du matériel américain.

En accordant ces conditions vous aiderez, certes, les finances de nos compagnies, mais surtout vous préserverez leurs pouvoirs de compétition vis-à-vis de leurs concurrents.

Dans le même temps, vous éviterez que soit faussée, sur le marché français et au profit du matériel d'outre-Atlantique, la compétition entre les matériels américains et les matériels européens.

Ainsi, vous permettrez à ces derniers le bon démarrage que leurs qualités techniques méritent.

Bien qu'elle soit préoccupée par l'évolution que connaîtra en 1972 le problème de la réforme budgétaire internationale et ses répercussions sur les échanges internationaux, Air France continue à réaliser sur le plan technique d'importantes économies grâce à la collaboration des compagnies du groupe Atlas qui se sont réparties les charges d'entretien des nouveaux appareils et les frais d'entraînement de leurs équipages.

De plus, les dispositions qu'elle a prises et qu'elle continue de prendre, notamment sur le plan du marketing, de l'amélioration de sa productivité et de la réduction de ses prix de revient doivent l'autoriser à considérer son avenir avec confiance et à se maintenir solidement sur le marché international des transports aériens.

U. T. A. s'est fixé comme objectif de maintenir un taux d'expansion du même ordre que celui réalisé pendant les cinq dernières années.

Cependant, la décision prise par le Cameroun et la République de Centre Afrique de créer leur propre société nationale, la conjoncture internationale et ses incidences sur les échanges internationaux pourraient obliger cette compagnie à revoir en baisse le taux de son expansion.

Assumant, à compter du 1^{er} janvier 1972, la responsabilité financière de l'ensemble de son réseau métropolitain, notre jeune et dynamique compagnie intérieure Air-Inter est devenue un instrument fondamental de notre politique d'aménagement du territoire par la structure de son réseau d'exploitation, la régularité et la ponctualité de ses vols.

Bien que déjà très délié, le réseau d'Air-Inter comporte encore des zones d'ombre que la compagnie, soucieuse de remplir pleinement sa mission, envisage de combler en recourant, dans certains cas, à des entreprises de troisième niveau avec lesquelles elle s'est rapprochée en vue d'établir des accords de coopération.

Cette démarche me paraît intéressante dans la mesure où elle est susceptible d'ordonner, en fonction d'un projet cohérent de desserte du territoire, des initiatives dont j'ai eu l'occasion, l'année dernière, de déplorer la dispersion.

Cela ne signifie point qu'une place ne doit pas être laissée à de telles initiatives émanant en général d'entreprises implantées en province et correspondant à des besoins ressentis au niveau régional.

Nous pensons cependant que l'administration, à qui il appartient de délivrer les autorisations correspondantes, doit continuer à se montrer très vigilante sur les garanties techniques offertes par les entreprises de la branche considérée et s'efforcer d'harmoniser leurs efforts de manière à éviter les excès d'une concurrence dont elles seraient les premières à souffrir et qui irait à l'encontre des intérêts du public.

Les crédits destinés aux départements et territoires d'outre-mer sont en augmentation.

Des travaux d'infrastructure seront réalisés ou poursuivis à Fort-de-France, où les *Boeing 747* pourront atterrir en juin 1972, à Nouméa, à Tahiti et surtout à Moroni, dans les Comores, où la première phase de réalisation du nouvel aéroport va commencer.

Toutes ces réalisations apporteront sans aucun doute à ces départements et territoires une certaine prospérité. Dans le même temps, elles contribueront au rayonnement de notre pays dans cette plus grande France et au resserrement des liens économiques, politiques et affectifs.

Lors de la mission de la commission des finances aux Etats-Unis, en septembre dernier, nous avons été impressionnés par le phénomène « aviation générale » dans ce pays. Nous avons pu juger sur place de son importance, capitale pour ce pays, et de la simplicité des moyens aéroportuaires dont elle dispose.

L'aviation générale de notre pays, avec ses 5.000 avions effectuant plus de 700.000 heures de vol et plus de 5 millions de mouvements, disposant de 360 aérodromes, avec un effectif de 22.500 pilotes, dont plus de 500 volant en I.F.R., prend une part de plus en plus importante dans l'ensemble des moyens de transport aérien.

Les aéro-clubs, dont la mission est de promouvoir l'esprit aéronautique, occupent encore une place prépondérante dans cette aviation générale où l'aviation d'affaires ou de tourisme, dont les avions appartiennent à des sociétés ou à des particuliers, progresse et continuera de progresser d'une façon spectaculaire.

Avant de terminer je voudrais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur un point particulier concernant cette aviation dite « de voyage ». Il s'agit de la protection météorologique dans l'espace aérien inférieur.

Une analyse, même sommaire, des accidents survenus dans ce domaine d'activités montre que plus de 80 p. 100 d'entre eux se produisent par perte du contrôle de l'avion dans le mauvais temps.

Or, si l'on examine plus attentivement les circonstances de ces accidents, on est amené à constater que les renseignements météorologiques qui ont servi au pilote à préparer son vol étaient le plus souvent insuffisants, très souvent dépassés, parfois même inexistantes.

Nous pensons qu'il faudrait progressivement installer sur les aérodromes secondaires les plus actifs des équipements « fac-similés » permettant aux pilotes de consulter deux fois par jour les cartes établies par les services de prévisions météorologiques.

Cela constituerait déjà un progrès très notable et la connaissance, même insuffisante et dépassée des renseignements météo, inciterait certains pilotes privés prudents à différer leurs voyages ou à choisir des cheminements bénéficiant de meilleures conditions.

Le budget de 1971 laissait sans solution nombre de problèmes depuis ceux qui engagent de grandes masses budgétaires et le rayonnement de notre pays jusqu'à ceux qui sont plus modestes et touchent à l'action quotidienne.

Le budget de 1972 ne les résout pas tous, mais sa nette augmentation nous laisse à penser que le Gouvernement est conscient de l'importance économique que représente pour notre pays l'aviation civile et commerciale. Nous nous en réjouissons.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la commission des finances soumet aux délibérations du Sénat les crédits présentés. (*Applaudissements.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'examiner la situation de l'aviation civile j'estime nécessaire, en ma qualité de rapporteur de votre commission des affaires économiques, de donner un aperçu de la conjoncture générale du transport aérien.

En effet, après une décennie de croissance rapide et soutenue, qui s'est traduite pour les principales sociétés par des bénéfices substantiels, un ralentissement sensible de la progression s'est manifesté tout d'abord aux Etats-Unis, puis sur le secteur transatlantique, et certains indices de récession apparaissent dans l'ensemble du monde.

Ce ralentissement est d'autant plus mal venu qu'il coïncide avec la mise en service d'appareils géants tels que le *Boeing 747*, le *DC-10* et le *Tristar* de Lockheed, sources de profits importants lorsqu'ils font leur plein de passagers, mais générateurs de lourdes pertes lorsqu'ils voyagent à vide.

Enfin, troisième cause de difficulté : des tarifs sans cesse plus bas sont imposés par le développement de la concurrence entre les services réguliers, les *charters* et les compagnies américaines dites *supplementals*, ces dernières mettant en œuvre des matériels largement amortis par les transports de troupes au Viet-Nam.

Cette situation générale, dont nous avons dit qu'elle affecte maintenant l'Atlantique Nord, a naturellement pesé sur l'activité de la compagnie Air France qui tire une part importante de ses profits des liaisons France—Etats-Unis ; mais, en raison des résultats obtenus par ailleurs, l'ensemble des transporteurs aériens français a réalisé cependant, en 1970, une progression sensible.

Pour l'exercice en cours, en faisant abstraction des raisons conjoncturelles dont nous parlerons plus loin, la progression des résultats des compagnies françaises reste satisfaisante, surtout si on compare leur situation à celle des entreprises étrangères concurrentes.

En ce qui concerne l'avenir, nous ne pouvons faire de pronostics, même à moyen terme ; mais une amélioration sensible du climat actuel n'est guère escomptée avant une période que l'on peut évaluer à un ou deux ans au minimum.

Nous ne pouvons dissimuler que l'ensemble de ces éléments et en particulier la situation financière très difficile des grandes compagnies américaines : Trans World Air-Lines, Pan American Airways, United Air-Lines, etc., placent notre industrie aéronautique dans des conditions assez délicates au moment où, en collaboration avec ses principaux partenaires européens, elle lance une sorte de défi aux constructeurs américains en tentant de vendre simultanément le long-courrier supersonique *Concorde* et les moyen et court-courriers *Airbus* et *Mercure*. Ce pari du vieux continent sera-t-il gagné ? Nous verrons plus loin ce qu'il faut penser de chacun de ces appareils, mais il est bien certain que nos chances commerciales dépendent, en grande partie sinon pour l'essentiel, de l'amélioration de la trésorerie de nos clients potentiels.

Nous allons maintenant examiner la situation de la compagnie nationale.

Pour l'exercice 1970, Air France peut se féliciter d'avoir réalisé un bénéfice supérieur à 10 millions de francs, résultat qu'elle doit à son souci de donner la préférence au trafic régulier, source certaine de profits, sur le trafic de *charters* beaucoup moins rentable. Cette politique se traduit notamment par une baisse minime du coefficient de chargement en dépit de la mise en service des grands porteurs du type *Boeing 747*.

Il est heureux que notre compagnie nationale ait su ainsi résister au désir de présenter des chiffres spectaculaires de trafic au détriment d'une saine gestion.

Pour 1971, la suspension d'activité due à la fois à la grève et au *lock-out* du printemps dernier a naturellement pesé sur les résultats et la progression attendue ne devrait pas dépasser 4,4 p. 100. Le secteur le plus touché semble être le fret pour lequel la régression pourrait être supérieure à 12 p. 100.

En dépit de ces facteurs, souhaitons, sans y croire beaucoup, que les dépenses ne dépassent pas très sensiblement les recettes.

Seconde compagnie aérienne française, la compagnie privée U. T. A. a réalisé une progression très satisfaisante en 1970 en dépassant de deux points le taux d'expansion mondial.

Nous avons noté, en particulier, la très forte augmentation du trafic de marchandises, tant sur l'Afrique que sur l'Extrême-Orient, et les bons résultats obtenus par cette compagnie sur le Pacifique, contrastant avec ceux de nos concurrents australiens et américains.

Enfin, soulignons que U. T. A. a amélioré son bilan avec un bénéfice net de 7,9 millions contre 0,9 en 1969.

Pour 1971, U. T. A. a également pâti de la grève et du *lock-out* du printemps dernier, et la progression attendue ne devrait pas, comme pour Air France, dépasser 4 à 5 p. 100.

L'examen de la situation de nos deux compagnies à vocation internationale nous a conduits à examiner la répartition de leurs activités respectives et, à ce sujet, il nous est apparu que le partage effectué en 1953 devrait faire l'objet d'un nouvel examen tenant compte, à la fois, des intérêts généraux du transport aérien français, des intérêts économiques des deux entreprises et des efforts qu'elles ont effectués l'une et l'autre pour défricher de nouveaux secteurs.

Nous souhaitons vivement avoir à ce sujet l'opinion du Gouvernement.

Les liaisons aériennes intérieures se situent dans un contexte géographique et économique sensiblement différent moins dépendant de la conjoncture générale bien qu'elles prolongent, pour une part évaluée à 20 p. 100, les lignes internationales.

Sur environ 3.100.000 passagers acheminés sur les lignes aériennes de la France continentale, Air-Inter en a transporté, en 1970, 2.636.000, soit 16 p. 100 de plus qu'en 1969. La progression est plus sensible encore pour le fret — plus 24,5 p. 100 — bien que la flotte composée surtout de *Caravelle* reste mal adaptée à ce genre de trafic.

Comme nous l'avons déjà constaté, les transversales restent très en retrait des grandes radiales, si bien que Lyon—Nice, par exemple, se situe derrière Paris—Montpellier, et Lille—Lyon après Paris—Saint-Etienne.

Par ailleurs, la progression des liaisons principales dépasse généralement la moyenne. A ce sujet, il est également intéressant de noter que le nombre de passagers aériens excède celui des usagers du rail sur Paris—Nice — 521.000 contre 292.000 — et représente, sur Paris—Marseille, Paris—Toulouse et Paris—Lyon, respectivement 70, 67 et 54 p. 100 des clients du chemin de fer.

Si l'évolution actuelle se maintient, l'avion l'emportera sur le chemin de fer sur Paris—Marseille dès 1974.

Cela nous fournit l'occasion de vous demander, monsieur le ministre, d'étudier à nouveau avec le plus grand soin le dossier du turbotrain Paris—Lyon.

Allez-vous délibérément freiner l'expansion du trafic aérien et, par contrecoup, limiter le marché de nos constructions aéronautiques au moment où des appareils français, parfaitement adaptés au trafic de masse sur des étapes courtes, vont entrer en service ?

Notre commission, qui a soigneusement étudié ce problème, est convaincue pour sa part que l'avion est en mesure de faire face à l'accroissement de la demande de trafic sur les liaisons intéressantes du Sud-Est et qu'il est donc inutile de créer une ligne ferroviaire nouvelle sur un axe qui bénéficie à la fois d'une voie ferrée moderne et électrifiée et d'une autoroute, ce qui n'est pas le cas de toutes les régions de France.

Et puis, l'exemple du Japon est souvent mis en avant, permettez-moi de vous rappeler que si le trafic ferroviaire de ce pays a progressé de 60 p. 100 au cours de la dernière décennie, celui de l'aviation intérieure a été multiplié par 13 au cours de la même période, plaçant, à ce titre, ce pays au deuxième rang dans le monde.

Au sujet de l'aéroport de Paris, nous ne ferons que deux observations.

La première est pour regretter que la liaison par aérotrain entre Roissy et Orly ait été, au mieux, différée. En effet, l'absence d'un moyen de transport rapide entre ces deux aéroports va poser de délicats problèmes d'utilisation, compte tenu des correspondances à assurer entre liaisons internationales longs courriers, liaisons européennes et services intérieurs. Cela concernera, en particulier, les utilisateurs du *Concorde*. En effet, cet appareil ne devant, en principe, utiliser que Roissy en raison du bruit produit, les usagers de cet avion devront, s'ils poursuivent leur voyage, en faisant appel à une compagnie basée à Orly, perdre une heure et davantage en transports terrestres.

Un second point nous préoccupe, celui des nuisances. En effet, comme il ne peut être question de les réduire au-dessous d'un certain seuil, il convient qu'un règlement d'urbanisme ne souffrant aucune exception, interdise toute construction à usage d'habitation dans les zones les plus affectées par le bruit.

Il nous reste, enfin, à examiner les quatre projets qui occupent actuellement l'industrie aéronautique française : le *Concorde*, l'*Airbus*, le *Mercure* et le moteur de dix tonnes.

Au sujet du *Concorde*, nous tenons, tout d'abord, à rappeler qu'il s'agit d'un appareil commercial destiné à un marché ; cela pour préciser que la question n'est pas de savoir si l'appareil est techniquement valable, mais s'il trouvera un marché correspondant aux dépenses consacrées à sa réalisation et s'il sera commercialement exploitable.

En ce qui concerne le premier point, la situation financière des compagnies, la nécessité de réduire leurs programmes d'investissements, constituent un facteur assez défavorable au placement d'un appareil dont le prix unitaire doit être au minimum de 150 millions de francs, soit un peu plus que celui du *Boeing 747* — et ce soir, la radio nous apprenait que ce prix oscillerait entre 160 et 180 millions de francs.

En second lieu, il apparaît difficile de vendre assez d'avions de ce type pour récupérer ses frais de construction. En effet, même en incorporant 10 p. 100 des frais de mises au point et de développement dans le prix à acquitter par le client, il faudrait en vendre plus de 750 pour réaliser une opération blanche.

Il nous a été dit que les calculs du prix de vente étaient basés sur une commercialisation possible de 350 appareils. Comment l'atteindre ?

Air France a pris huit options et la B. O. A. C. de même ; ce qui fait seize appareils.

Au cours d'une conférence de presse, le président d'Air France a indiqué qu'il ne pouvait pas passer de commande ferme dans la mesure où le prix de l'appareil n'était pas encore précisé et que, dans une première phase, c'est-à-dire jusqu'en 1978, les besoins de la compagnie nationale porteraient sur six appareils de ce type, moins que ce qui avait été indiqué précédemment, et à la condition que *Concorde* soit utilisable sur la ligne de l'Atlantique Nord, sinon les besoins ne seraient que d'un appareil et demi !

Certes, des options ont été prises par ailleurs, mais toutes sans engagement financier. Que valent-elles au moment où la crise du transport aérien obligera les compagnies à revoir leur politique d'investissements ?

Peut-être, en avançant ce chiffre de 350 appareils, pense-t-on que la France est parmi les principaux vendeurs d'armes du monde et que cet appareil pourrait être, un jour, modifié et vendu comme bombardier supersonique ? Pour le *Boeing 707*, les Américains avaient choisi un chemin inverse : ils avaient d'abord fait un bombardier.

Sur le plan de l'exploitation, on ne peut dissimuler que le prix de revient relativement élevé du siège/kilomètre offert — plus 70 p. 100 par rapport au *Boeing 747* — ne pourra être compensé que par un supplément tarifaire notable et un coefficient de remplissage important.

Enfin, du point de vue du bruit dans les aéroports et du « bang » supersonique, notre commission a été assez surprise des déclarations officielles selon lesquelles le problème du bang serait réglé. En effet, selon les informations recueillies aux meilleures sources, le bruit engendré par les moteurs actuels de *Concorde* latéralement à la piste est sensiblement supérieur à celui qui est produit par les avions existants. Par ailleurs, en raison des variations imprévisibles d'intensité du « bang » sonique, le survol des zones habitées reste exclu, au moins dans un premier temps. Peut-être faut-il imaginer que s'il n'y a pas eu de plainte des populations c'est qu'elles ont pensé qu'il s'agissait d'un avion militaire.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il apparaît donc réaliste d'admettre que le *Concorde*, dont personne ne conteste les performances et l'intérêt, connaîtra cependant un succès limité, sans aucun rapport avec celui qu'ont obtenu des appareils moyens courriers de capacités dite intermédiaire, tels que le *Boeing 727*. Et cela nous conduit à rappeler que votre commission avait recommandé, en 1964, que la priorité soit donnée à la *Super-Caravelle*, désignée alors sous le nom de *Galion*, sur l'avion supersonique. C'est une option coûteuse qui a été prise alors.

Nous avons noté également que notre suggestion d'orienter les études, en collaboration avec les grands avionneurs mondiaux, vers une version agrandie du *Concorde*, avait fait son chemin. Les avis du Parlement ne sont donc pas toujours inutiles.

La construction de l'*Airbus A-300 B* pose naturellement beaucoup moins de problèmes, s'agissant d'un avion subsonique à structure classique équipé de réacteurs General Electric pratiquement équivalents à ceux qui sont montés sur les moyens courriers *DC-10* récemment entrés en service.

Par ailleurs, le fait même que les Britanniques, les Allemands, les Hollandais et les Espagnols coopèrent avec la France à la construction de cet appareil permet d'escompter qu'il trouvera, au moins, un vaste marché en Europe et — espérons-le — dans l'ensemble du monde. Il n'existera, en effet, aucun avion concurrent de ce type au moment où il entrera en service puisque le *Tristar* de Lockheed et le *DC-10* sont des appareils destinés à couvrir des étapes deux fois plus longues.

Quant au *Mercure*, ses caractéristiques principales sont bien connues et nous rappellerons seulement qu'il s'agit d'un court courrier dont l'objectif est de couvrir, dans les conditions les plus économiques, des étapes de 400 à 1.200 kilomètres, en emportant de 140 à 150 passagers, qu'il est réalisé en coopération avec des entreprises italienne, espagnole, belge, suisse et canadienne. Cet appareil doit entrer en service en 1974.

Là aussi, le créneau occupé est vacant et l'on peut raisonnablement espérer la vente de 500 à 600 avions de ce type, si tous les problèmes techniques sont résolus, et cela malgré la concurrence sévère de Boeing qui offre son 727-200 de 168 places à un prix équivalent à celui du *Mercure*, et quelquefois, comme l'a souligné notre collègue, M. Fortier, dans des conditions de financement très intéressantes.

Il nous reste, enfin, à dire un mot du moteur de dix tonnes, et nous tenons à marquer notre satisfaction de voir réaliser un accord fructueux entre le grand motoriste américain General Electric et la S. N. E. C. M. A.

En effet, la conclusion d'une mission effectuée par une délégation de votre commission aux U. S. A., l'an dernier, nous avions émis le vœu qu'une telle collaboration aboutisse.

Il s'agit, nous ne l'ignorons pas, d'un projet ambitieux à rentabilité lointaine, mais la France ne peut prétendre développer ses activités aéronautiques civiles et se limiter uniquement à la construction de cellules et d'équipements.

Sur le bénéfice de ces observations et de ces réserves, votre commission des affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter les crédits de l'aviation civile pour 1972. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est M. André Aubry.

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je limiterai mon intervention à quelques

observations et questions portant sur les industries aérospatiales liées étroitement à l'activité des transports aériens.

Vous vous efforcez, monsieur le ministre, par vos déclarations, de rassurer tout à la fois sur l'avenir du *Concorde* et sur les transports aériens.

Certes, les crédits d'Etat sont maintenus pour poursuivre l'étude et la mise en fabrication des exemplaires de présérie du supersonique. Toutefois, il est évident que la construction proprement dite ne peut vraiment démarrer qu'à partir des commandes fermes provenant des compagnies.

Or, à ce propos nous devons constater que la compagnie nationale Air France n'a toujours pas confirmé ses options et qu'elle se retranche derrière toute une série de prétextes pour justifier un retard qui compromet incontestablement l'avenir du supersonique franco-anglais.

Nous avons légitimement le droit d'être inquiets de cette situation lorsqu'on sait que la direction d'Air France déploie, auprès de son personnel, notamment auprès des cadres et ingénieurs, une argumentation pour faire douter de l'avenir technique et commercial du *Concorde*. Cette inquiétude est renforcée lorsque l'on constate l'absence de prévisions, quant à l'accueil de ces nouveaux appareils, et en ce qui concerne leur révision.

Ainsi, n'est-il pas aberrant de constater que l'accueil commence à être prévu pour l'*Airbus*, mais que rien n'est encore envisagé pour *Concorde*.

C'est pourquoi nous pensons que vous devez, monsieur le ministre, ainsi que la direction d'Air France, déclarer que le point de non-retour est franchi quant au programme *Concorde* et, à partir de là, prendre définitivement les engagements nécessaires, engagements conformes à l'intérêt des travailleurs, de la construction aéronautique et du transport aérien, conformes à l'intérêt national.

Or, à la lumière de certaines déclarations récentes, on peut craindre que le Gouvernement ne s'oriente pas dans cette voie. Depuis quelque temps, l'attention de l'opinion a été attirée par toute une série de questions portant sur le transport aérien : commentaires de spécialistes et articles de presse se succèdent pour interpréter une situation de crise qui affecte le monde capitaliste.

De ce point de vue, les explications données sont nombreuses, mais nous constatons surtout qu'elles nourrissent les campagnes hostiles à la construction de nouveaux matériels volants. Cela est vrai pour l'*Airbus* et cela est également vrai pour *Concorde*.

En quelque sorte, les milieux d'affaires internationaux du monde capitaliste, incapables de répondre aux besoins et aux aspirations de notre période moderne, semblent nous convier, si ce n'est à revenir au temps de la marine à voiles, tout au moins à une stagnation qui constitue en fait un recul.

Quant à nous, nous pensons qu'un autre avenir est possible pour les transports aériens. Nous le pensons, nous le disons et nous le démontrons. Il est vrai qu'il existe une crise du transport aérien. Des avions gros porteurs sont entrés en activité offrant 300 à 350 places, mais on constate que le coefficient de remplissage diminue d'année en année. De 60 p. 100 en 1960, il descend à 52 p. 100 en 1970 pour la moyenne mondiale et, pour Air France, sur l'Atlantique-Nord, il est tombé à 48 p. 100.

On construit des avions de plus en plus rapides aujourd'hui, permettant une accélération des rotations des moyens courriers. On entre dans l'ère supersonique avec le *Concorde*. Mais en même temps, on constate des retards, des attentes dus à l'insuffisance des moyens techniques au sol, insuffisance qui ne permet pas l'écoulement normal rapide du trafic aérien, et qui compromet la sécurité des vols.

Les directions des compagnies s'en prennent aux charters, mais ces compagnies ne pratiquent-elles pas elles aussi des vols à la demande et ne patronnent-elles pas elles-mêmes ces sociétés charters comme Air France avec sa filiale Air Charters international ?

Le problème essentiel est qu'à notre époque de développement des techniques, le transport aérien avec ses avions gros porteurs et ses supersoniques est objectivement devenu un transport moderne pour les populations. C'est ainsi qu'est conçu le transport aérien dans les pays socialistes.

L'Aéroflot, en U. R. S. S., poursuivant sa politique de transports au service du peuple, transportait 75 millions de passagers en 1970, illustrant par là la notion juste de rentabilité au

niveau de la nation. Et c'est encore en U. R. S. S. que la mise en service du supersonique *TU 144* est prévue pour 1973.

Pendant ce temps, les compagnies aériennes du monde capitaliste engagées dans une concurrence effrénée se disputent la clientèle des 3 ou 4 p. 100 de la population occidentale.

Il y a, certes, une crise du transport aérien, mais il s'agit d'une crise propre au système capitaliste, d'un aspect de la crise générale du capitalisme monopoliste d'Etat.

Les financiers du transport aérien, aux prises avec les contradictions de leur système économique, développent une politique de fuite en avant face à cette crise et se montrent bien incapables de la résoudre.

Qui est responsable de la crise monétaire internationale, de l'inflation, de l'anarchie qui règne dans le transport aérien, de la récession aux U. S. A. et ailleurs ? Les travailleurs ? Le personnel d'Air France ? Bien sûr que non.

Le capitalisme est en pleine crise et celle du transport aérien n'est pas un fait isolé. Il ne faut pas chercher ailleurs la cause de la situation actuelle. Quant on regarde de près la situation qui est faite à la compagnie nationale Air France par le Gouvernement, l'observation confirme bien cette dernière appréciation. Du point de vue général, les investissements et la charge financière qui en découle pèsent lourdement sur la situation de la compagnie. Les 19 et 20 octobre derniers, le conseil d'administration d'Air France a examiné les investissements de 1972 et leur financement. Il en ressort que l'expansion de la compagnie et les investissements nécessaires à cette expansion doivent être uniquement le résultat de l'autofinancement et d'emprunts contractés sur le marché financier mondial.

Le Gouvernement devrait augmenter le capital pour faire face aux investissements nouveaux, ceux-ci représentant, en 1972, plus de 84 p. 100 du capital actuel. Le Gouvernement devrait aussi accorder des crédits à des taux d'intérêts limités pour permettre à Air France de s'équiper en matériels et moyens nouveaux. Or, en 1972 comme en 1971, Air France ne recevra aucun crédit d'Etat, je dis bien « crédit », je ne parle pas de subventions. Cette situation, cette politique d'abandon des responsables du Gouvernement vis-à-vis des entreprises nationalisées, alors que par ailleurs les entreprises privées se voient gratifier de somptueux cadeaux, cela fait la part belle aux banques, américaines et européennes en particulier, qui consentent aux compagnies des emprunts à des taux d'intérêt plus élevés que ceux que l'Etat devrait leur faire normalement.

L'appel aux capitaux privés — 80 p. 100, en 1972, des dettes à long terme — augmente les charges financières en raison du remboursement des intérêts élevés. Air France n'a-t-elle pas les charges les plus élevées des compagnies aériennes des pays capitalistes ?

Le déséquilibre financier ainsi créé par le Gouvernement pèse lourdement sur le développement de la compagnie et limite son expansion.

La direction d'Air France vient aussi de décider autoritairement la réduction de 25 p. 100 des investissements au sol pour 1972. Cette réduction va accentuer le passage au secteur privé de certaines activités intégrées à l'activité générale de la compagnie. C'est la création de filiales ou de sociétés d'exploitation, avec des capitaux privés, comme le commissariat de Roissy. C'est l'abandon pur et simple de l'agence Fret-Poissonnière au bénéfice des transitaires et groupeurs. C'est la recherche d'une mise en commun d'activités avec d'autres compagnies, par la création d'un comité de liaison des trois principales compagnies françaises — Air France, U. T. A., Air-Inter — dont l'objectif officiel est l'étude de problèmes communs.

Cette idée a germé lors du lock-out du personnel navigant qui a coûté à Air France 12 milliards de francs qui ne sont pas prêts d'être récupérés. Que devons-nous attendre d'une telle coopération ? Quant à nous, rien de bon. En effet, la cession du réseau africain, en 1963, à U. T. A., l'abandon des escales métropolitaines à Air-Inter en 1969 sont deux faits marquants. Ce nouvel « instrument » ne peut que servir d'aide à U. T. A. et à Air-Inter pour leur expansion, Air France servant quant à elle, une fois de plus, de vache à lait.

La réduction de ses investissements au sol peut justifier l'appel à des firmes privées pour effectuer certains travaux et aggraver les conditions de travail de toutes les catégories des personnels de la compagnie. Le blocage de l'embauche décidé par la direction d'Air France, le non-remplacement des départs, la non-intégration des saisonniers, le maintien et l'extension de la main-d'œuvre louée, se traduisent par une nouvelle aggravation des

conditions de travail du personnel, d'autant plus que les prévisions d'exploitation pour 1970 sont en augmentation de 7 p. 100.

L'opération est claire. On veut, d'un côté, accroître la production du travail par son intensification, réduire les frais du personnel et, d'un autre côté, opposer aux revendications la situation de la compagnie en faisant planer une menace sur l'emploi afin d'amener le personnel à accepter le sort qui lui est fait.

Nous combattons, quant à nous, cette politique et c'est pourquoi nous soutenons d'une façon très ferme la lutte que mènent les syndicats pour la satisfaction des modestes et légitimes revendications des travailleurs.

Pour le matériel volant, le Gouvernement vient de confirmer son refus de participer aux investissements de la compagnie, ceci à l'occasion de la commande ferme des six *Airbus* annoncée le 3 novembre par la direction d'Air France. Encore convient-il de préciser ici que cette commande vient à la suite de l'action des travailleurs de la construction aéronautique nationale, de leurs organisations syndicales et de la campagne de presse qui a été menée.

Cette attitude du pouvoir encourage la direction d'Air France à poursuivre ses achats de matériel américain. En plus des commandes anciennes de 4 *Boeing 727* et de 7 *Boeing 747* rendues nécessaires par le retard apporté au développement du programme *Caravelle* depuis dix ans, la direction d'Air France entend poursuivre son équipement en *Boeing* pour 1974, au détriment de l'industrie française avec *Airbus* et *Concorde*.

Or, pour nous, l'équipement des compagnies françaises, en particulier d'Air France, en matériel français est toujours une exigence qui doit devenir prioritaire.

Ainsi, pour l'*Airbus*, le Gouvernement se doit de participer à l'achat par l'octroi de crédits à la compagnie nationale. Quant au *Concorde*, le problème reste entier, ses qualités techniques ne sont pourtant plus à démontrer, malgré ses détracteurs.

Dès le début, l'avion supersonique *Concorde* a été l'objet de violentes controverses. Les arguments des détracteurs ressemblent à ceux qui furent utilisés contre le projet *Caravelle*, estimé à l'époque trop cher, non rentable.

On sait ce que fut *Caravelle*. Un des tout premiers avions à réaction civil ; il fut une réussite technique et commerciale incontestable, cela malgré le boycott de nombreuses compagnies aériennes des Etats-Unis et de leurs satellites les plus soumis, l'Angleterre et la République fédérale allemande.

Aujourd'hui nous pouvons dire que *Concorde* est à *Caravelle* ce que *Caravelle* fut aux avions à hélices *DC-4* et *DC-6*. Même gain relatif de vitesse, même progrès dans les domaines de la technologie et de la sécurité.

Fruit heureux d'une coopération internationale, *Concorde* est en bref un avion révolutionnaire qui permet d'envisager avec une grande confiance l'avenir de l'aéronautique française.

Mais, face à cette réussite technique incontestable des ouvriers, employés, ingénieurs et techniciens de la S. N. I. A. S et des Britanniques, cette machine est l'objet d'attaques de tous bords. M. J.-J. Servan-Schreiber, notamment, qui fut l'apologiste de l'avion supersonique américain, s'est mué en pourfendeur farouche du transport aérien supersonique en général et de *Concorde* en particulier. « C'est un Viet-Nam industriel » clame-t-il à tous vents, et d'autres renchérisent, tel M. Antoine Pinay. « C'est un avion pour milliardaires américains » a-t-il dit, lui dont les compétences aéronautiques se limitent précisément à connaître certains milliardaires.

Et que nous disent ces esprits distingués ? « *Concorde* coûte trop cher », « il pollue l'atmosphère », « fait du bruit » « ce sera un fiasco commercial », etc.

Alors nous pouvons poser la question : pourquoi cette campagne ? Pourquoi ces clameurs anti-*Concorde* pendant que le *SST* américain reste épargné ?

La réponse peut être trouvée dans le fait que *Concorde* menace le quasi-monopole des constructions américaines dans le domaine des longs courriers et aussi dans l'avance d'au moins quatre ans de *Concorde* sur le *SST* américain. Les transporteurs aériens américains, qui subissent les conséquences de la récession économique aux Etats-Unis, souhaiteraient sans doute une pause technique qui porterait un coup mortel au *Concorde*.

La prochaine mise en service régulier du supersonique soviétique *Tu-144* prouve pourtant la validité d'un tel avion.

Le programme *Concorde* emploie actuellement 25.000 travailleurs très qualifiés en France et en Angleterre. Il est facteur de progrès technique. Il doit permettre à la production aéronautique française de garder son rang face aux constructeurs américains. Il doit être défendu.

Or, l'absence de déclaration officielle, solennelle confirmant l'achat d'exemplaires de *Concorde* par la compagnie nationale ne favorise pas l'action de ceux qui défendent notre industrie aéronautique, bien au contraire. Qui peut mieux mettre un terme à la campagne de dénigrement, assurer l'avenir de l'appareil supersonique dans le monde sinon la direction d'Air France par la confirmation effective des options prises dans le passé ?

Pour me résumer sur ces questions, je rappellerai que les parlementaires communistes ont depuis toujours formulé des propositions pour que la flotte des compagnies françaises soit équipée en fonction de l'intérêt national et des perspectives de développement de l'aviation civile de notre pays.

Pour cela, l'infrastructure au sol doit être pourvue d'effectifs suffisants et d'équipements adéquats pour permettre l'écoulement normal du trafic aérien et assurer la sécurité des vols. Parallèlement, il est urgent de démocratiser l'accès du transport aérien sur les lignes nationales et internationales, notamment par la baisse des tarifs, par l'application au trajet aérien de la réduction de 30 p. 100 pour les congés payés.

Ces mesures permettraient d'assurer le remplissage des avions par l'accès d'un plus grand nombre de Français à ce moyen de transport moderne. Ainsi, le transport aérien deviendrait un véritable service public.

Malheureusement, je n'ai plus le temps, monsieur le ministre, d'aborder les autres problèmes intimement liés au transport aérien et à l'indépendance nationale.

Je voudrais seulement vous poser une question concernant le moteur civil de 10 tonnes de poussée. Les parlementaires communistes ont depuis des années défendu, et très longtemps seuls, la nécessité pour la France d'avoir un tel moteur. Nous considérons donc comme positive sa mise en chantier.

Cependant la presse précise que la société américaine General Electric a été choisie comme associée à sa mise au point et à la production. Les frais de développement de ce réacteur, qui devra être relativement silencieux, d'une faible pollution et d'une consommation réduite, sont évalués à 2.200 millions de francs. La part française est estimée à 1 milliard de francs, la General Electric, qui a été désignée aux dépens de Pratt et Whitney, apportant l'équivalent. Les 200 millions de francs demeurent à la charge des coopérants européens. Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, dans quelles conditions et notamment nous dire si vous envisagez de créer une société ? Dans l'affirmative, comment envisagez-vous la répartition de la charge de travail ?

Ma dernière question concerne, monsieur le ministre, une partie du personnel de votre ministère. Il s'agit des personnels dits « communs », du secrétariat général à l'aviation civile qui, depuis de longues années, demandent un régime indemnitaire inspiré de celui dont bénéficient les personnels de la navigation aérienne et de la météorologie française.

Vous aviez fait, notamment en 1968, des promesses. Malheureusement jusqu'à ce jour, elles n'ont pas été suivies d'effet.

Envisagez-vous, monsieur le ministre, de prendre rapidement en considération ces revendications dont le bien-fondé est reconnu par les responsables de l'aviation civile ?

Telles sont les observations et les questions que le groupe communiste voulait aborder à l'occasion de la discussion de votre budget et au sujet desquelles il souhaiterait avoir des réponses. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Marcel Cavallé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile est, pour l'essentiel, celui de la construction aéronautique, qui représente plus de 80 p. 100 des crédits d'investissements qui y sont inscrits. Il est aussi le seul dont le montant soit susceptible d'être fixé dans une fourchette relativement ouverte, c'est-à-dire en fait le seul qui implique un choix vraiment politique.

Non pas que l'on puisse sous-estimer les autres chapitres du budget, qui connaissent d'ailleurs des fortunes diverses.

C'est ainsi que la croissance du trafic aérien global a tendance à s'infléchir depuis un an, entraînant par là une concurrence accrue. Cependant la situation des trois grandes compagnies aériennes françaises est satisfaisante, elle s'améliore même parfois, ce qui est d'autant plus remarquable, à nos yeux, que le contexte général est défavorable.

C'est ainsi également, que la construction de l'aéroport de Roissy-en-France se poursuit sans difficultés, même pas des difficultés financières ; mais celle des aérodromes pose quelques problèmes par l'augmentation de la participation des collectivités aux dépenses d'équipement et, monsieur le ministre, nous attirons votre attention sur ceux-ci.

Il n'en reste pas moins que le chapitre le plus important de ce budget, le plus déterminant pour l'avenir aussi bien immédiat qu'à long terme, est bien celui de l'industrie aéronautique, par l'orientation et par l'influx qu'il donne à une branche d'activité dont le poids est, à divers titres, considérable dans l'économie du pays.

A ce titre, c'est pour mes amis et pour moi-même une satisfaction dont nous vous faisons part, monsieur le ministre, de constater que la part la plus importante de la progression, très marquée, des autorisations de programme est relative aux grands programmes d'études et de développement de matériel aéronautique.

Quatre programmes se trouvent à un stade plus ou moins avancé de conception ou de réalisation et celui du *Concorde* est tout naturellement, par son ampleur et par sa résonance, le premier à évoquer.

Il s'agit cependant là d'un problème qu'il convient d'aborder avec prudence.

En effet, qu'est-ce qui n'a pas été déjà dit, en bien ou en mal, sur ce sujet ? Censeurs, d'une part, thuriféraires, d'autre part, nous ont inondés depuis longtemps d'avis, d'articles et de discours, dont les conclusions sont en général d'autant plus définitives qu'elles sont opposées.

En réalité, il faut partir des faits : la construction du *Concorde*, comme celle de tous les prototypes qui l'ont précédé depuis plus de cinquante ans, était à l'origine et est encore, quoique à un moindre degré, un pari, avec ce que cela représente de risque, un pari à la fois technique et commercial, dans la mesure où la réalisation et la vente de l'appareil reposent sur un certain nombre de postulats, dont l'avenir seul permet de vérifier le bien-fondé.

Telle était déjà la loi lorsque Clément Ader réalisa le premier saut qui arracha l'homme à la terre ; telle était la loi au moment de l'épopée de l'Aéropostale des Mermoz et Saint-Exupéry, sans laquelle l'aéronautique française ne serait pas aujourd'hui ce qu'elle est. Telle est la loi pour le *Concorde*, avec toutefois cette différence que, l'évolution de la technique aidant, le risque commercial s'est progressivement amplifié, et peut être partiellement substitué au risque humain.

Aujourd'hui, le *Concorde* existe, le *Concorde* vole. La réalisation des performances escomptées, d'une part, un total à ce jour de 700 heures de vol, dont 200 à vitesse supersonique, d'autre part, font bien la preuve qu'il s'agit là d'une réussite technique, ainsi que me l'a confirmé encore hier mon collègue au sein de la municipalité de Toulouse, André Turcat, pilote du *Concorde* 001.

Restent les problèmes commerciaux. Certes, aucune des options prises sur l'appareil n'a pas encore été transformée en commande ferme ; mais toutes ces options, bien que d'origines très diverses, ont été récemment confirmées. L'avenir du *Concorde* va, en fait, se jouer dans les mois qui viennent en fonction essentiellement de son prix de vente et des solutions apportées aux derniers problèmes techniques qui restent à régler.

Je ne vois pas comment, dans ces conditions, nous pourrions nous-mêmes mettre en doute les espérances que porte cet appareil, au moment où il est nécessaire que tous les efforts convergent pour assurer définitivement son avenir.

C'est dire qu'aux efforts du Gouvernement, concrétisés par 810 millions de francs d'autorisations de programme sur le budget, aux efforts et à la confiance des milliers de travailleurs qui consacrent depuis des années leurs facultés créatrices au *Concorde*, efforts et confiance dont je suis le témoin quotidien et le garant ici, s'ajoutera, monsieur le ministre, la confiance, sans aucune réserve, de mes amis de cette assemblée.

Conçu après le *Concorde*, l'*Airbus* est également en chantier. L'opportunité de ce moyen courrier européen n'est plus discutée ; les commandes et les options dont il fait l'objet le confirment d'ailleurs, et le confirmeront certainement encore plus demain à l'échelle internationale. Il représente, en outre, une part importante du plan de charge actuel de l'industrie aéronautique, entre l'achèvement de la *Caravelle* 12, un peu tard venue et dont le marché n'a peut-être pas été suffisamment exploré, et la présérie du *Concorde*. C'est la raison pour laquelle les 330 millions de francs que prévoit le budget pour l'*Airbus* nous paraissent pleinement justifiés.

Autre création récente, le *Mercury* dont le premier vol a eu lieu cette année-ci. Des options ont déjà été prises et la production de série s'organise. Nous vous faisons part cependant de nos inquiétudes monsieur le ministre, sur la commercialisation de cet appareil. Il s'inscrit, en effet, dans un créneau où un avion de caractéristiques identiques, le *Boeing* 737, n'a pas obtenu le succès commercial escompté, et nous craignons qu'il n'en soit de même pour le *Mercury*, dont 80 p. 100 des dépenses de développement sont à la charge de l'Etat.

C'est enfin avec une satisfaction toute particulière que nous accueillons la décision de mettre à l'étude dès l'an prochain la réalisation d'un réacteur de 10 tonnes de poussée correspondant aux besoins recensés de l'aéronautique civile et, aussi, à un créneau inexploité pour l'heure par les motoristes mondiaux.

Notre industrie aéronautique fabrique traditionnellement des cellules et sa compétence n'est pas discutée en ce domaine. Pourquoi, dans ces conditions, ne pas fabriquer des moteurs, même en coopération, dès lors qu'il s'agit d'une activité complémentaire, comportant moins d'aléas que la fabrication de cellules ?

L'industrie aéronautique française sera ainsi omniprésente, qu'il s'agisse de la construction de cellules ou de celle de moteurs, qu'il s'agisse de la construction d'avions supersoniques ou d'avions subsoniques, et nous ne pouvons qu'approuver un tel programme.

Il existe cependant une ombre non négligeable au tableau : il n'est prévu aucun crédit pour l'étude d'hélicoptères civils. Or, le programme en cours de réalisation est axé sur les besoins militaires et la production actuelle de ces appareils, dont l'exportation est d'ailleurs gênée par divers embargos, est presque entièrement absorbée par l'armée.

Les utilisations civiles des hélicoptères s'accroissent et se diversifient de plus en plus et il existe, dès maintenant, un marché civil qui ira sans cesse en augmentant.

Il me paraît indispensable, dans ces conditions, de mettre à l'étude le plus tôt possible les hélicoptères qui, dans quelques années, seront nécessaires pour satisfaire une demande accrue et renouvelée, car nous ne pouvons pas, là encore, ne pas être présents.

Monsieur le ministre, je représente, à d'autres titres et en d'autres lieux, une ville importante que vous connaissez, à laquelle nul ne conteste, je pense, le titre de capitale de l'aéronautique française et dont j'ai coutume de dire, lorsque j'ai à la présenter, que son pouls bat suivant le rythme de l'industrie aéronautique.

J'ai eu trop souvent dans le passé à me pencher, dans cette ville, sur les incertitudes de l'emploi de cette industrie, sur l'amenuisement de son plan de charge, j'ai trop souvent partagé le souci du lendemain des 14.000 cadres et ouvriers qui travaillent pour l'industrie aéronautique, pour ne pas vous faire part du soulagement que j'éprouve en voyant que l'avenir est non pas sans nuage ni sans problème — il y en a toujours, et il y en aura toujours, en ce domaine comme en tant d'autres — mais relativement dégagé.

C'est la raison pour laquelle mes amis et moi-même ne pouvons qu'approuver le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements.*)

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

M. Henri Caillavet. Monsieur le ministre, je voudrais simplement vous poser deux séries de questions avec l'espoir que vous pourrez me répondre favorablement.

La première concerne la coordination de la navigation aérienne et M. le rapporteur de la commission des finances y a fait allusion tout à l'heure.

L'espace aérien est fort encombré aujourd'hui par les avions militaires, les avions civils, les avions commerciaux et les avions privés. C'est le comité permanent de sécurité de la navigation aérienne, le C. P. S. N. A., qui est chargé de contrôler l'ensemble du trafic aérien et il apparaît, à la lumière de l'expérience, que l'action de ce comité est encore insuffisante.

Au cours d'une conversation, l'un de mes amis, qui est pilote à Air Inter, m'a fait part de ses soucis : « Nous, pilotes de l'aviation civile, nous sommes obligés de suivre rigoureusement les corridors aériens et ce n'est qu'à titre tout à fait exceptionnel que nous pouvons en dévier. La coordination est insuffisante entre les militaires et les civils et parfois, malgré des conditions météorologiques détestables, nous ne pouvons pas quitter le corridor qui nous est fixé ».

Si cet exemple est fondé, du moins en partie — et je suis en droit de le penser — je vous demande si vous n'envisageriez pas, monsieur le ministre, la création d'un comité interministériel de coopération et de contrôle de l'espace aérien. En effet, vous pourriez ainsi instaurer — certes, je ne suis pas un technicien, mais un simple voyageur — une politique de l'espace aérien.

En raison de l'importance du trafic aérien, qui ne peut pas encore être comparé à celui des Etats-Unis, mais qui tend à saturation, et des performances chaque jour plus grandes des aéronefs, un contrôle et une coordination s'imposent, qui respecteraient d'autant mieux un protocole signé le 15 juillet 1970 entre les syndicats des personnels navigants et le Gouvernement.

Je vous pose donc la question : envisagez-vous de créer ce comité interministériel et de lui donner une délégation permanente pour aboutir effectivement à ce contrôle qui nous paraît essentiel ?

Ma deuxième série de questions sera relative au *Concorde*. Je suis quelque peu gêné de vous entretenir de cette immense aventure. En effet, comme chacun le sait, j'appartiens à un parti dont le président s'est manifesté avec quelque véhémence à ce sujet mais, pour l'essentiel, je ne partage pas son point de vue. Vous pourriez me dire qu'il s'agit là d'une querelle interne et vous auriez raison si je n'entendais par là, voulant faire confiance au Gouvernement, solliciter de sa part quelques apaisements.

Monsieur le ministre, les censeurs ont eu raison de rappeler que les gouvernements successifs — et vous êtes responsable des actes passés de vos prédécesseurs — ont commis une erreur d'appréciation quant au coût de l'appareil *Concorde*. A l'origine, alors que le Président de la République était le général de Gaulle, le chiffre proposé atteignait 3.500 millions de francs et, au 31 décembre, en prévision des dépenses communes, nous pensons que vous devrez accepter le chiffre de 7.595 millions de francs.

Ainsi, le coût total hors taxe serait, en valeur d'approche, de 11.721 millions de francs, à savoir une charge, pour la France, de 5.902 millions de francs et, pour la Grande-Bretagne, de 5.819 millions.

L'erreur est donc considérable, il faut bien l'admettre, les techniciens se sont trompés et les experts financiers nous ont induits en erreur. Mais cela appartient déjà au passé.

Vous retrouvez la même part d'appréciation sur le prix de vente de l'appareil. A l'origine, on avait déclaré que le *Concorde* pourrait être vendu 100 millions de francs ; aujourd'hui, d'aucuns avancent le chiffre de 150 millions de francs et le rapporteur de la commission des affaires économiques nous disait tout à l'heure que, d'après des indiscretions, nous pouvions supposer que les Anglais envisageaient le prix de 165 millions de francs.

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, la question se pose de savoir si un tel prix est trop élevé.

J'ai relevé, dans une revue spécialisée, qu'il ne serait pas exagéré en considérant le coût du siège-kilomètre. Actuellement, le coût du *Concorde* au siège-kilomètre est supérieur de 30 à 40 p. 100 à celui du *Boeing 747* en sorte que le seul problème qui se pose pour la rentabilité serait celui du remplissage de l'appareil. Or nous savons d'expérience que les *Boeing 747* sont remplis à peu près à 50 p. 100 ; le *Concorde* pourrait être rempli à 60 p. 100 parce qu'il offrirait l'attrait de la nouveauté, son caractère révolutionnaire étant susceptible d'intéresser toute une clientèle. A la limite, on pourrait donc considérer que le *Concorde* serait compétitif.

Pouvez-vous confirmer ce jugement avancé par la revue à laquelle j'ai fait allusion ?

D'aucuns ont abordé aussi le problème des options ; les options ne sont pas des ventes. Mais, monsieur le ministre, il est quand même permis d'espérer que ceux qui s'engagent par option — en dehors de la France, cela va de soi — pourront également concrétiser celle-ci par un achat. Etes-vous en mesure de nous fournir des indications sur l'éventualité d'une livraison ferme du *Concorde* ?

Cela déborde sur le problème de l'interdiction de l'atterrissage. Les Etats-Unis ont déclaré qu'ils ne laisseraient pas le *Concorde* atterrir sur leur territoire.

Cependant, le trafic avec les Etats-Unis représente sensiblement le tiers des recettes attendues du *Concorde*. Si les Etats-Unis maintenaient leur menace, nous serions en situation difficile. N'y a-t-il pas une évolution à cet égard ?

Je lisais, dans un grand journal du soir, que le gouvernement américain était capable d'imposer à chacun des Etats la décision fédérale. Là encore, pouvez-vous nous apporter quelques apaisements ? Je ne cache pas que j'y serais sensible.

Par ailleurs, puisque la Chine s'ouvre à l'Occident, qu'elle entre dans le concert international et que, désormais, elle n'entend pas rester repliée sur elle-même, pourquoi le Gouvernement français ne profiterait-il pas de l'avantage moral tiré de nos rapports actuels avec la Chine, pour essayer de vendre des *Concorde* à ce grand pays ? C'est une question qui mérite d'être posée.

En conclusion, je voudrais vous assurer, monsieur le ministre, du vote favorable du groupe de la gauche démocratique sur votre budget. L'opposition doit savoir quelquefois se déridier, comme le Gouvernement doit savoir pratiquer l'ouverture. Nous ne voulons pas de société bloquée et encore moins de Parlement bloqué.

Au nom de mon groupe, je suis donc prêt à vous apporter un vote favorable pour deux raisons essentielles. D'abord, pour ce qui est du *Concorde*, le point de non-retour me paraît atteint. Sinon, cela poserait le problème de la sous-traitance dont notre collègue, M. Cavaillé, vous rappelait tout à l'heure l'importance pour toute la région du Sud-Ouest et singulièrement pour Toulouse.

Il est un deuxième argument. Nous avons invité les Anglais à collaborer avec nous. Nous sommes donc engagés par un contrat synallagmatique. Si nous le rompions, nous serions obligés de leur verser des dommages-intérêts. Quel serait alors leur montant ? Si nous voulions agir seuls, nous nous condamnerions nous-mêmes du fait de notre solitude.

J'aimerais savoir si le Gouvernement partage ce jugement et s'il n'a pas le sentiment que cet argument juridique est également opposable à ceux qui critiquent cette aventure du *Concorde*.

Je voudrais encore vous poser une ultime question. Si le *Concorde* devait coûter trop cher, avez-vous envisagé d'explorer les possibilités offertes par la procédure du *leasing* ? Si nous ne parvenions pas à obtenir immédiatement des ventes fermes, la vente par *leasing* ne serait-elle pas susceptible de pallier les difficultés ainsi rencontrées ?

Je ne l'ai pas lu sous votre plume, ni entendu dans vos déclarations, ni relevé dans les débats de l'Assemblée nationale. Si c'est une erreur de ma part, je vous prie de m'en excuser. Je vous pose la question, avec l'espoir d'une réponse de votre part, car j'ai malgré tout quelque inquiétude, monsieur le ministre.

En effet, la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale vient de formuler une réserve importante en adoptant un amendement au projet de loi de finances rectificative, réduisant le plafond des prêts destinés au *Concorde* de 1.100 millions à 825 millions de francs. Selon le rapporteur de l'Assemblée nationale, « l'importance des besoins supplémentaires apparue en cours d'année, 320 millions de francs, est exacte. Elle traduit, soit une grave sous-évaluation des besoins au moment de l'établissement du budget de 1971, soit des difficultés techniques particulièrement importantes survenues au cours de l'année et dont le Gouvernement ne semble pas avoir fait état devant l'Assemblée nationale, soit, plus probablement encore, une combinaison des deux phénomènes ».

Le rapporteur ajoute : « En tout état de cause, il serait intéressant que le Gouvernement puisse exposer à l'Assemblée... » — et, *a fortiori*, au Sénat — « ... de manière détaillée, les raisons qui l'ont conduit à prendre un décret d'avance, dont le montant, en ce qui concerne le programme *Concorde*, représente une somme de 425 millions de francs, soit plus de la moitié du

budget de l'équipement de la justice pour 1971, 840 millions de francs en crédits de paiement, ou plus du double de celui des affaires culturelles, soit 205 millions de francs. »

Cependant, écrit encore le rapporteur, « compte tenu du fait que le programme d'études et d'essais a dépassé, depuis un certain temps, le point de non-retour, la commission ne désire, en aucune manière, remettre en question ce programme. Elle a donc demandé à son rapporteur de donner un avis favorable à l'adoption de l'article 32, sous réserve, bien entendu, du vote de l'amendement », dont je vous ai indiqué l'objectif.

Telles sont, monsieur le ministre, les raisons qui ont motivé ma courte intervention. Si vous pouvez répondre, dans le sens que je souhaite, aux questions que je vous ai posées, vous pouvez, en retour, compter sur le vote favorable de mon groupe.

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le cadre de l'examen de ce budget de l'aviation civile, il paraît impossible à un représentant des populations qui vivent si près du plus grand aéroport actuel de France, de ne pas évoquer le problème si préoccupant des nuisances. Cette question peut être abordée de façon plus aisée aujourd'hui qu'il y a trois ans, lorsque je le faisais pour la première fois à cette tribune.

En effet, les problèmes d'environnement sont passés, depuis lors, au premier plan des préoccupations gouvernementales et on ne peut que s'en féliciter. Les nuisances dues au voisinage des aéroports sont maintenant reconnues et étudiées. En les évoquant, on ne donne plus l'impression d'être l'apôtre d'une cause perdue, ou un attardé qui met en cause le progrès.

En trois ans, l'idée qu'il se posait un problème important, préoccupant, intéressant des centaines de milliers de personnes, a donc fait son chemin dans les esprits et cela s'explique par le fait que la question dépasse même nos frontières et se pose présentement au niveau de la planète, ainsi que l'ont indiqué les rapporteurs et les orateurs qui m'ont précédé.

On connaît, en effet, les réactions très vives qui se sont produites aux Etats-Unis à propos de l'utilisation éventuelle du *Concorde* et l'on sait aussi que les compagnies aériennes font l'objet, de la part des communes riveraines de l'aéroport d'Orly, de demandes de dommages et intérêts très élevés.

En l'état actuel des choses, le principe de l'indemnisation est acquis, et peut-être faudrait-il dès maintenant examiner les conséquences qui vont en découler sur les charges et, par conséquent, sur les tarifs des compagnies aériennes, surtout dans une période où, comme le soulignait M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, la conjoncture n'est pas tellement encourageante.

Toujours est-il que la politique qui consistait à nier l'importance des troubles dus au bruit et la réalité des nuisances a fait long feu.

Je pense que le Gouvernement n'a nullement l'intention de renouer avec elle et j'attends votre réponse, monsieur le ministre, pour avoir la possibilité et le plaisir de vous en donner acte.

Dès maintenant je considère comme très positifs l'interdiction des décollages de nuit à Orly et le fait que cette règle soit à peu près — je dis « à peu près » car il y a tout de même des dérogations — respectée.

Il y a un aspect tout à fait caractéristique que je m'empresse de souligner.

En plus de cette interdiction que l'on doit appliquer avec encore plus de rigueur, un pas important a également été fait en dotant les appareils de lecteur de sons.

C'était là, depuis toujours, l'essentiel de nos préoccupations.

Comment subir, en une seule journée, une moyenne de 350 décollages à basse altitude avec une intensité qui dépasse 100 décibels ? Ce n'était plus supportable.

C'est pourquoi des mesures étaient et demeurent indispensables. Certes, on ne constate pas encore de grands changements pour les appareils anciens, c'est-à-dire essentiellement les *Caravelle*, mais, depuis 1969, la F.A.A. a publié un règlement de certification acoustique pour les avions supersoniques de la nouvelle génération. Ce règlement impose un niveau maximum de

bruit calculé en fonction de la masse de décollage de l'avion. Il est applicable à *Airbus*, au *DC-10* et, pour le moment, au *Boeing 747*.

Son efficacité est réelle, ce n'est pas contestable, et, si les normes sont encore insuffisantes, à mon sens, pour supprimer la gêne, il est certain que le décollage d'un *Boeing 747* est beaucoup moins insupportable que celui des appareils à réaction qui, historiquement, l'ont précédé.

L'efficacité serait encore accrue si l'aéroport appliquait strictement les règles qui ont trait aux cônes d'envol. Ceux-ci ont été étudiés de manière rigoureuse pour causer le moins de trouble possible. Il est donc regrettable que, trop souvent, les passages aient lieu à basse altitude, au-delà de ces cônes d'envol, et au-dessus d'agglomérations importantes.

Il serait souhaitable de faire preuve à ce sujet de plus de vigilance et de plus de fermeté.

Je ne veux pas dire pour autant, monsieur le ministre, que la situation soit devenue normale au voisinage de l'aéroport d'Orly et que les troubles aient totalement disparu. Nous sommes très loin du compte et la périphérie de cet aéroport reste grevée de sujétions insupportables.

Toutefois, nous avons constaté avec plaisir une manifestation de bonne volonté, d'autant plus appréciable que nous l'avons attendue très longtemps.

Ce que je viens de dire a trait au présent. Voyons maintenant le futur. Pour l'avenir, monsieur le ministre, nos inquiétudes restent encore vives et cela pour deux raisons principales.

La première est liée à l'utilisation prochaine d'appareils supersoniques et plus spécialement du *Concorde*. On en a beaucoup parlé. Je rends hommage, à mon tour, à ses qualités techniques. Mais je suis encore inquiet, car — c'est assez paradoxal — les normes de la F.A.A. ne s'appliquent pas à cet appareil. On nous laisse à penser que d'autres vont intervenir. Pour l'instant, il n'y en a pas. Il reste donc à préciser quelle sera la situation pour les supersoniques.

De toute manière, ces normes, si elles sont dégagées, seront calculées de façon différente — je traduis de façon moins sévère. Tout au moins, je le crois.

Malgré toute l'autorité qui est la sienne, M. le rapporteur de la commission des finances n'a pu tout à l'heure me rassurer pleinement. Cela revient à admettre, si l'on modifie les normes de la F.A.A., que des bruits plus intenses que ceux qui sont tolérés actuellement seront finalement admis, et c'est là ma préoccupation majeure.

Sans doute, sous une optique un peu égoïste, je le confesse, je devrais me rassurer en me disant que *Concorde* n'utilisera pas l'aéroport d'Orly, mais cela concerne mon cas personnel et direct. Des assurances nous ont souvent été données à ce sujet mais, personnellement, je reste encore dans le doute. Par exemple, en ce qui concerne Air France qui, bien entendu achètera des *Concorde*, j'ai cru tout à l'heure voir une doute subsister. Je ne pense pas cependant que cela soit possible, car il est bien normal que la première compagnie française ait à honneur de commander des appareils français et de faire travailler la construction française.

Mais, par ailleurs, Air France conservera — je me trompe peut-être — l'essentiel de ses installations à Orly, tandis que Roissy serait, pour l'essentiel, réservé à d'autres compagnies et en particulier à des compagnies étrangères. (M. le ministre fait un signe de dénégation.)

Je vois, monsieur le ministre, par vos signes de dénégation, que je suis dans l'erreur et je ne peux qu'en être satisfait.

Il se posera tout de même un problème de correspondance entre différents vols de différentes compagnies et je suis certain que des dérogations vous seront très rapidement demandées dès le départ. Si tel était le cas, je voudrais savoir quelle sera alors votre attitude et celle de vos services et si vous comptez faire preuve, comme je le souhaite, de la plus grande fermeté.

Comme en la matière nous ne sommes pas encore dans le domaine des certitudes, je souhaiterais — monsieur le ministre, vous allez dire peut-être que nous abusons et que nous vous demandons jour après jour, mois à mois, des confirmations — que tout à l'heure vous vouliez bien m'apporter la certitude et la confirmation de la non-utilisation de l'aéroport d'Orly par les appareils *Concorde*.

Je serais alors beaucoup plus rassuré que si vous me dites que l'appareil est moins bruyant que d'autres. Je sais bien que des essais ont été effectués. Ils sont concluants sur le plan technique. Je me demande toutefois si les conditions étaient celles de l'exploitation normale. Autrement dit, le vol a-t-il eu lieu dans des conditions de vol supersonique ?

Croyez bien que, malgré tout mon souci d'être compréhensif vis-à-vis des techniciens, je ne suis pas tout à fait convaincu. Ce qui me préoccupe surtout, ce n'est pas la vitesse de croisière, mais les approches, décollage et atterrissage, sur les aérodromes.

Ma deuxième question est importante. Elle concerne l'activité de l'aéropostale qui, se développant, envisage l'utilisation des appareils *Caravelle*, c'est-à-dire le type d'appareil qui, à l'heure actuelle, est malgré tout l'un des plus bruyants au décollage. Cette activité aurait lieu naturellement de nuit, ce qui remettrait en cause la réglementation actuelle.

Je ne conteste pas à M. le ministre des postes et télécommunications le droit de renouveler son parc aérien, car c'est fort légitime. Permettez-moi toutefois de vous exprimer ma farouche opposition à cette formule qui remettrait tout en cause. Je sais bien que, saisi par lettre, vous avez eu l'extrême obligeance et la courtoisie de me répondre en quelques jours, ce dont je vous remercie.

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est toujours comme cela. (*Sourires.*)

M. Jean Colin. Je vous remercie également de m'avoir rappelé que vous aviez été saisi par l'aéropostale d'une demande analogue en 1968.

Nous nous heurtons à un obstacle majeur.

Je ne doute pas de votre décision sur cette sorte de requête, même si la Société nationale industrielle de l'aérospatiale a fait un effort pour réduire le bruit en adaptant des dispositifs de son invention sur les appareils, même si le nouveau type de *Caravelle* est devenu plus silencieux — je dirai plutôt un peu moins bruyant — même si la dérogation qui est sollicitée doit être seulement temporaire et doit être aussi la seule de ce genre.

Je vous demande instamment de ne pas céder sur ce point essentiel car nous savons quelle est, en France, la valeur durable du provisoire et nous connaissons aussi quelle est, dans l'administration, la valeur du précédent. Si vous ne nous écoutez pas, monsieur le ministre, vous seriez par la suite assailli de demandes similaires et tout serait remis en question. Notre période de rémission est fort courte puisque les vols sont simplement interdits entre vingt-trois heures quinze et six heures quinze. Cette période de rémission disparaissant, la vie redeviendrait intenable dans un périmètre où vivent plus de 400.000 habitants.

Vous m'avez indiqué que l'expérience allait se dérouler ce soir même. Etant ici, je n'aurai pas la possibilité de la contrôler et de vous dire s'il y a nuisance ou non. Malheureusement le vent est, ce soir, mal orienté, si bien que l'expérience s'en trouvera quelque peu faussée. Je vous demande de ne pas en tirer d'office des conclusions qui seraient défavorables.

Je tiens toutefois à vous remercier encore une fois d'avoir bien voulu solliciter une collaboration que je ne peux pas, dans le cas particulier, vous apporter. Mais peut-être ne serait-ce que partie remise. Nous aurons sûrement intérêt, vous responsable de l'aviation civile, et moi représentant les populations rurales, à nous concerter de temps à autre. C'est sans doute ce qui a manqué au cours de ces dernières années, et nous avons l'impression que si on saisit mieux nos problèmes, alors qu'ils étaient autrefois méconnus, c'est nous-mêmes qui restons encore quelque peu ignorés.

Une plus large concertation commencée depuis plusieurs années, et menée avec réalisme, aurait permis à la fois d'éviter des erreurs et d'apporter déjà aux populations que je représente les solutions qu'elles sont en droit d'attendre.

Peut-être n'est-il pas encore trop tard. Je vous laisse le soin, monsieur le ministre, de vous pencher sur ces suggestions.

Il me reste un dernier point à traiter, que d'autres orateurs ont évoqué avant moi. C'est celui de l'accès aux aéroports et plus spécialement — j'y reviens, car c'est mon problème — celui d'Orly.

Les rapporteurs ont regretté, et je les approuve pleinement, que la formule de l'aérotrain ait été écartée. Quelle liaison

reste-t-il avec la capitale ? On sait que les plus remarquables installations ne suffisent pas et que gagner quelques heures ou quelques minutes sur la durée des vols ne sert à rien si les travaux d'approche sont de plus en plus malaisés ou s'ils risquent de le devenir.

Je serai en contradiction absolue avec le rapporteur de la commission des affaires économiques qui, dans son rapport écrit, suggère l'utilisation d'hélicoptères entre les aéroports de Roissy et Orly, car l'hélicoptère est un instrument extrêmement maniable, mais horriblement bruyant.

Il reste, bien sûr, les liaisons par la S. N. C. F. Je ne pense pas, malgré tout ce qu'on puisse faire, que ce moyen de transport soit merveilleux car il reste quelque peu incommode.

Il y a enfin l'autoroute ; mais en dépit de l'adjonction récente de deux chaussées supplémentaires après la création de l'autoroute C 6, la saturation demeure malheureusement la règle aux heures de pointe, en partie parce que le raccordement de la nouvelle branche C 6 avec le boulevard périphérique est à la fois dangereux et peu pratique. Je pense qu'une amélioration fort sensible pourrait être apportée si les services du ministère de l'équipement se penchaient sur ce problème mineur.

En outre, les branches de l'autoroute s'infléchissent brutalement, presque à angle droit, sur le seul accès qui donne sur le périphérique. Je crois que la bonne formule serait que la percée directe par Denfert-Rochereau puisse enfin être utilisée. Une solution moderne peu coûteuse donnerait tout de suite satisfaction et éviterait que la situation ne se dégrade encore si, dans un délai très proche, l'autoroute Sud-Ouest A 10 ramenait tout son trafic sur cette malheureuse branche de l'autoroute A 6, ce qui ne faciliterait pas l'accès de notre aéroport.

Le projet de l'aérotrain est donc abandonné et sans doute aussi, nous le regrettons, la prolongation de la ligne de métro n° 5 qui est tout au moins remise à une date plus lointaine. Ce projet pourtant permettrait non seulement de desservir l'aéroport, mais encore de donner quelques commodités supplémentaires aux personnes qui habitent cette banlieue, en rapportant les points terminus des lignes d'autobus de la R. A. T. P. Il est donc dommage de constater que pour un problème essentiel pour l'avenir de l'aviation civile, à savoir : l'accès d'un aéroport international, nous nous heurtons à un obstacle majeur qui risque dans peu de temps de devenir une imprévision majeure. L'effort qui s'impose ne nous semble pourtant pas inconcevable. Et peut-être aurait-il fallu faire davantage et penser plus intensément à ce problème depuis quelques années.

Voici, monsieur le ministre, les observations qui appellent de ma part le vote du budget de l'aviation civile. Il s'agit, comme on l'a dit avant moi, d'un secteur de pointe où les choses vont très vite et où il est nécessaire de trouver très rapidement des solutions. Je ne doute nullement de votre volonté d'agir, mais je me devais de vous exposer les inquiétudes qui sont les miennes. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Rosselli. Monsieur le président, monsieur le ministre, je ferai une très courte intervention, car j'ai constaté avec un immense plaisir que la quasi-unanimité de mes collègues approuvait la poursuite du programme *Concorde*. Je voulais intervenir sur ce point, car j'estime que c'est un programme d'intérêt à la fois national et international.

Vous connaissez, mes chers collègues, mes attaches particulières avec la Grande-Bretagne.

A ce titre, je puis être le modeste interprète d'une opinion d'outre-Manche qui souhaite aussi vivement que la majorité des Français la poursuite de ce programme qui s'inscrit dans le Marché commun et l'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté européenne.

Vouloir d'une façon quelconque faire obstacle à ce programme serait véritablement aller contre cette évolution de coopération entre nos deux pays, et plus encore faciliter la concurrence étrangère. En effet, si, par extraordinaire, ce programme *Concorde* était retardé, vous n'ignorez pas, mes chers collègues, que ceux qui en profiteraient seraient les pays étrangers qui veulent nous concurrencer.

Vous savez aussi que sur le plan national le programme *Concorde* fait vivre actuellement 25.000 travailleurs et que dans les années qui vont suivre il en fera vivre de 70.000 à 75.000. C'est donc sur le plan de l'économie française une chose excellente. Les campagnes de dénigrement ne peuvent donc que nuire

à notre pays et à la Communauté européenne. Car, je le répète, les constructeurs étrangers seraient gagnants.

Ainsi, la Grande-Bretagne rejoint la France. Il faut poursuivre en commun ce programme, qui ne peut que donner des résultats favorables, même si, sur le plan commercial immédiat, le but ne semble pas atteint. En tout cas, l'avenir sera sauvegardé, et c'est l'essentiel. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, à l'heure tardive où je prends la parole, je voudrais limiter mon propos à l'essentiel. Les rapporteurs, que je remercie pour la clarté de leurs exposés, ont souligné que le trafic aérien était en expansion, quelles que soient les difficultés de la conjoncture actuelle, et que, d'une manière plus générale, l'aviation civile constituait par excellence un secteur de pointe de l'économie française.

Cette constatation, me semble-t-il, comporte deux conséquences majeures. Elle oblige les pouvoirs publics à adapter sans cesse leurs moyens en personnel, en matériel, en infrastructure à cette évolution et à entretenir une construction aéronautique qui soit, elle aussi, en expansion. Dès lors, la question qui se pose est bien de savoir si le budget de 1972, tel qu'il vous est présenté, correspond à cette double nécessité. Je crois pouvoir très rapidement vous le démontrer.

Considérons, en premier lieu, l'adaptation des moyens en personnel. Vous avez constaté — M. le rapporteur de la commission des finances l'indiquait à cette tribune à l'instant — que des postes supplémentaires seraient créés au cours de l'année prochaine, essentiellement de contrôleurs de la circulation aérienne, ce qui me permet indirectement de répondre à l'une des questions posées par M. Caillavet.

Je voudrais, à propos de ces personnels, répondre à une question de M. Aubry. Il est bien exact que le régime indemnitaire des personnels communs du secrétariat général à l'aviation civile n'est pas le même que celui des personnels de la navigation aérienne, bien que nous ayons entrepris des efforts pour améliorer le sort de ces personnels communs. Je ne puis pas aujourd'hui donner l'assurance à mon interlocuteur et au Sénat qu'il nous sera possible dans un proche avenir d'aligner le régime indemnitaire de ces personnels. En tout cas, j'ai naturellement le souci d'arriver à cette parité.

Enfin, en ce qui concerne les moyens des services, je dirai brièvement, répondant à une préoccupation de M. Fortier, que j'ai tout de même l'espoir de regrouper non seulement les services trop dispersés de l'aviation civile, mais bien l'ensemble des services du ministère des transports. En effet, j'ai pu faire inscrire à mon budget, dans la section commune, un crédit qui va me permettre d'entreprendre des études afin de prévoir, sans doute dans la zone de Bercy, la création d'un véritable ministère des transports.

En tout cas, par rapport aux années précédentes, le progrès est certain. Alors qu'autrefois le ministre était obligé de répondre qu'il avait l'espoir qu'un jour le problème serait résolu, il peut assurer que l'année 1972 sera celle des études de réalisation.

Sur l'adaptation des moyens d'infrastructure, je n'insisterai pas puisque les deux rapporteurs, MM. Fortier et Pams, en ont parlé d'une manière très pertinente et très complète.

L'un et l'autre se sont inquiétés de l'accroissement des charges qui pèsent sur les collectivités locales dans le périmètre desquelles se trouvent situés des aérodromes. Il est, en effet, exact que l'équipement de ces aérodromes pèse d'un poids sensible sur les finances de ces collectivités locales. En contrepartie, je ferai observer au Sénat que l'effort de l'Etat en ce domaine, bien loin d'être négligeable, se traduit d'année en année par un accroissement notable de crédits. Pour l'année 1972, le montant des autorisations de programme passera de 39 millions de francs à près de 47 millions. Il est vrai que, pour l'aéroport de Paris dont M. Fortier a longuement parlé, il est regrettable que la dotation en capital soit aussi faible. Le bilan de cet établissement public apparaît très chargé en emprunts et en services d'emprunts.

C'est là un élément de déséquilibre sur lequel j'ai considéré qu'il était de mon devoir — je l'ai déjà fait à plusieurs reprises — d'attirer l'attention de mon collègue de l'économie et des finances. J'ose espérer que cette situation pourra s'améliorer.

Quant à la règle du « butoir », vous savez que, dans la loi de finances pour 1972, figure un article qui prévoit que le Gouvernement pourra en atténuer les conséquences. Si une telle

éventualité se présente, je compte bien demander à mon collègue de l'économie et des finances que l'Aéroport de Paris obtienne la suppression de ce butoir et j'espère que mon propos sera entendu.

Enfin, comment quitter le domaine de l'Aéroport de Paris sans répondre, même schématiquement, aux questions qu'ont posées vos rapporteurs et M. Colin concernant les liaisons entre Paris et nos deux aéroports et la liaison entre les deux aéroports.

En ce qui concerne Orly, je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit excellemment un de vos deux rapporteurs. Il est certain que l'on a pu constater une amélioration pour la desserte routière. Quant à la desserte ferroviaire, elle sera réalisée à très brève échéance, malgré la rupture de charge qu'elle entraînera à Pont-de-Rungis. La situation s'améliorera singulièrement le jour où sera réalisée la liaison gare d'Orsay—Invalides prévue, comme chacun le sait, au VI^e Plan.

Pour ce qui est de la desserte de Roissy-en-France, la desserte routière est prévue par l'autoroute du Nord, déjà saturée à certains endroits, notamment dans la région de Saint-Denis.

J'indique à ce sujet au Sénat que l'aéroport de Roissy-en-France pourra être également desservi par l'autoroute B 3, qui partira de l'antenne de Bagnole, dans la partie Est de la région parisienne, et s'infléchira vers le Nord-Est en direction de Roissy. Cette liaison sera réalisée au cours du VI^e Plan. Il ne faut pas perdre de vue le fait que, cet aéroport étant opérationnel à partir d'avril 1974, le problème de sa desserte se posera, certes, dès cette époque, mais il me semble qu'il deviendra particulièrement aigu dans les années 1978-1980 et, à plus forte raison, ultérieurement lorsque, comme l'un de vous l'a dit tout à l'heure, 60.000 employés travailleront sur cet aéroport.

J'indique en outre que nous ne nous contentons pas de songer à cette desserte routière — celle d'aujourd'hui et celle de demain — mais que nous pensons à une desserte ferroviaire à partir de la gare du Nord dans la direction de Mitry-Mory, plus spécialement à partir d'Aulnay-sous-Bois, où une antenne pourrait être créée en direction de l'aéroport de Roissy-en-France.

Dès les premiers mois de 1972, une décision sera prise à cet égard de même qu'en ce qui concerne le prolongement de certaines lignes de métropolitain ; peut-être — je l'ignore aujourd'hui — la ligne numéro 5 fera-t-elle partie de celles dont le prolongement sera programmé au cours du VI^e Plan.

Telles sont les quelques observations que je tenais à présenter d'une manière générale sur le développement des infrastructures et plus spécialement sur le problème des liaisons avec nos aéroports.

Croyez bien que le ministre des transports a été le premier à regretter que sa proposition de liaison entre Orly et Roissy-en-France n'ait pas été retenue. J'affirme cependant au Sénat — je crois d'ailleurs l'avoir déjà fait au cours d'une séance précédente, à l'occasion de la discussion du budget des transports terrestres — que le projet est loin d'être abandonné, qu'il est au contraire considéré comme devant être réalisé sous réserve qu'un mode de financement satisfaisant soit trouvé.

L'effort que nous allons poursuivre dans les territoires et départements d'outre-mer a été très remarquablement exposé par M. le rapporteur de la commission des finances et je ne puis, à cet égard, que confirmer ses déclarations.

En ce qui concerne la navigation aérienne, se pose effectivement le problème du contrôle de l'espace aérien et de la nécessaire coordination entre les administrations civiles et militaires. J'indique immédiatement à M. Caillavet et au Sénat que, mercredi dernier, sur ma proposition, le Gouvernement a accepté le projet que je lui ai soumis et que j'avais longuement préparé avec mes services. Ce projet tend à créer, d'une part, un comité interministériel de l'espace aérien, et, d'autre part, un poste de délégué à l'espace aérien,...

M. Henri Caillavet. J'en suis ravi !

M. Jean Chamant, ministre des transports. ... de telle sorte que cette coordination, en partie réalisée à ce jour, mais insuffisamment, puisse s'opérer d'une manière très efficace et très positive.

En fait, de quoi s'agit-il ? Grâce à ce projet dont l'application est très proche, il s'agit de pratiquer une ouverture vers un contrôle unique de la circulation aérienne.

Beaucoup de pays et parmi les plus grands — je pense aux Etats-Unis d'Amérique — ont déjà réalisé ce contrôle unique. Par conséquent, je ne vois pas de motif valable pour que nous n'aboutissions pas au même résultat. Telles sont les précisions que j'avais à apporter en réponse aux questions qui m'ont été posées.

Toujours dans ce domaine, je répondrai à M. Fortier que nous sommes parfaitement conscients de l'importance que revêt l'information météorologique pour l'aviation en général et pour l'aviation de voyage en particulier.

Je peux indiquer au Sénat qu'à cet effet, notamment pour satisfaire l'aviation de voyage, nous avons mis en place, à Orly et à Rennes, des répondeurs téléphoniques qui, à tout instant, peuvent donner des prévisions par petites zones présentant des conditions climatiques relativement homogènes. Devant le succès du système que nous avons expérimenté, nous avons envisagé son extension, dès maintenant, à l'ensemble de la France.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Je vous remercie.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Sur ce point, vous avez donc entière satisfaction, monsieur le rapporteur. Mais il ne suffit pas que nous adaptions aux nécessités du trafic aérien nos moyens en personnel, en matériel et en infrastructure ; encore faut-il que nous veillions avec un soin tout particulier au nécessaire développement de notre industrie aéronautique et en même temps à ce qui en est le corollaire, le développement de notre industrie électronique.

En ce qui concerne l'industrie aéronautique, et avant d'aborder devant vous les problèmes posés par l'exécution de nos trois grands programmes, je voudrais ouvrir une parenthèse que je m'efforcerai de fermer très rapidement, bien que le sujet traité mérite une certaine considération, puisqu'il s'agit de la crise des transports aériens.

Sur les causes de cette crise de caractère conjoncturel, du moins je l'espère, je n'ai rien à ajouter aux réflexions et aux observations qui ont été faites ici.

Les effets de cette crise, nous en mesurons comme vous-mêmes les incidences sur le présent et l'avenir du transport aérien français ; peut-être les résultats de l'ensemble de nos compagnies, et plus spécialement, les résultats de la compagnie Air France s'en ressentiront-ils au cours de l'année 1971. A ce jour — bientôt le 7 décembre — on peut avoir une idée de la façon dont se présente le compte d'exploitation d'Air France pour l'année en cours.

Il va de soi que les résultats de 1971 ne correspondront pas aux résultats de l'année 1970, qui avait été une année relativement positive. Il n'en sera pas sans doute de même pour Air-Inter ; le dynamisme dont fait preuve cette compagnie et les remarquables résultats qu'elle a pu atteindre, nous permettent de penser que, malgré les difficultés qu'elle rencontre et malgré les événements qui se sont produits au mois de février, elle pourra cette année équilibrer son compte d'exploitation.

Je n'ai pas de données précises, en ce qui concerne U. T. A., qui est une société privée. J'ai tout de même le sentiment que son bilan sera satisfaisant.

Alors, que faire devant cette situation ? Il n'y a pas de solution unique, de solution miracle, parce que si elle existait, nous l'aurions adoptée et mise en œuvre. Les compagnies doivent assurément améliorer leur gestion et s'efforcer d'ajuster rigoureusement leur programme d'investissement aux besoins du trafic, même si l'on considère que cette crise ne peut être que passagère.

L'Etat, par ailleurs, a des devoirs, au moins vis-à-vis de sa compagnie nationale et par conséquent, vous l'avez souligné, le projet de budget pour 1972 prévoit une dotation en capital de 120 millions de francs en faveur de la compagnie Air France.

D'autre part, les compagnies ont le devoir d'établir entre elles — et quand je dis « entre elles », il ne s'agit pas des seules compagnies françaises, mais des compagnies européennes — une coopération à la fois de caractère technique, de caractère industriel et de caractère commercial et de pousser plus avant dans la voie où elles se sont déjà engagées, que ce soit au sein du groupe « Atlas » ou du groupe « K. S. S. U. ». Il est certain que des formes de coopération sont déjà adoptées, mais à mon sens elles sont insuffisantes et je compte bien demander aux compagnies françaises, non seulement de persévérer dans cette voie, mais d'intensifier leur effort.

Enfin, il faut bien considérer qu'à partir du moment — je suis obligé d'employer le conditionnel — où la crise monétaire qui sévit en ce moment dans sa phase la plus aiguë pourrait trouver un commencement de solution ou une solution partielle — peut être après l'entretien que le Président de la République française aura avec le Président des Etats-Unis la semaine prochaine aux Açores — le trafic aérien serait-il susceptible d'en ressentir les bienfaits. En tout cas, c'est l'un des problèmes qui me préoccupe actuellement, comme il préoccupe le Gouvernement et comme il préoccupe le Sénat, ainsi que les rapporteurs ont bien voulu le dire.

A cet égard, M. Pams m'a posé une question concernant la répartition du trafic entre la compagnie Air France et U. T. A. Votre rapporteur s'est étonné que cette répartition intervenue non pas en 1953, mais en 1963 — je le rectifie sur ce point, mais je pense que c'était un lapsus — n'ait pas été depuis modifiée, compte tenu de l'évolution à laquelle nous avons assisté.

Je considère en effet, avec votre honorable rapporteur, qu'aucune situation dans ce domaine ne doit être considérée comme figée et, par conséquent, éternelle. Cependant, je vous invite à réfléchir sur les nombreux problèmes que poserait une mise à l'étude d'une possible et nouvelle répartition du trafic entre les deux compagnies. Certes, ce n'est pas parce qu'un problème se présente sous des aspects difficiles qu'il faut refuser de l'aborder et de le traiter, ne serait-ce que pour lui trouver une solution. Pour l'heure, tant bien que mal, et plutôt bien que mal à mon sens, cette répartition du trafic, telle qu'elle a été établie entre nos deux compagnies, ne paraît nullement préjudiciable, ni à l'une, ni à l'autre. Tant que cette coexistence, établie sur des bases tout à fait régulières et pacifiques, pourra se poursuivre, nous ne pourrions que nous en réjouir.

Comment ne pas évoquer, à l'occasion de la situation des compagnies, le problème posé par vos deux rapporteurs et par certains des orateurs qui sont ici intervenus, des conditions de financement des appareils français achetés par des compagnies françaises ? C'est un problème d'actualité très important.

Il est vrai que dans les pays qui ont une industrie aéronautique importante — et nous appartenons à cette catégorie, chacun peut s'en féliciter — aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, les compagnies aériennes qui achètent des appareils produits dans ces pays ne bénéficient pas de conditions de financement à l'exportation. Lorsque la P. A. A. ou la T. W. A. achètent un *Boeing* ou un *Douglas*, ces compagnies américaines ne bénéficient pas de conditions de financement particulières.

Tout autre est la solution lorsqu'il s'agit de matériel exporté ou importé. Par conséquent, actuellement, la France n'est pas dans une situation différente de celle des autres pays.

Mais j'entends bien qu'à cet égard nous avons le devoir, très strict et très rigoureux à mon sens, de favoriser l'acquisition par les compagnies françaises de nos matériels français. Par conséquent, depuis déjà quelque temps, j'ai pris l'initiative, d'une part, de saisir de ce problème mon collègue de l'économie et des finances, d'autre part, de soumettre au Gouvernement tout entier ce dossier à l'occasion de la commande faite par Air France des appareils *Airbus*. Je pense qu'une solution conforme au désir que vous avez exprimé pourra intervenir dans un délai tout à fait raisonnable.

M. Jean Colin a plus spécialement évoqué les problèmes de nuisance et de pollution. Je ne voudrais pas trop insister dans ma réponse, pour ne pas allonger ce débat. Il a bien voulu reconnaître que des progrès avaient été accomplis dans ce domaine et nous croyons que d'autres progrès plus substantiels pourront l'être encore dans les années à venir. Pourquoi le pensé-je ? Parce que depuis longtemps déjà — le budget de 1972 comme les budgets précédents en portent la trace — nous continuons nos efforts de recherches en vue de diminuer les inconvénients du niveau de bruit trop élevé des aéronefs. Déjà ces efforts ont abouti à un certain nombre de résultats que l'honorable sénateur voulait bien souligner il y a un instant. Nous continuons ces recherches et je pense que de meilleures solutions pourront être mises en œuvre rapidement.

Je veux par ailleurs pleinement rassurer M. Jean Colin en ce qui concerne l'exploitation de *Caravelle* par l'aéropostale. Comme il le sait, à titre expérimental seulement et pour quinze atterrissages j'ai autorisé l'aéropostale à utiliser la *Caravelle*. Il va de soi que cette autorisation donnée ne sera pas renouvelée. Il y a et un peu de temps, j'ai prévenu mon collègue M. le ministre des postes et télécommunications que si, comme je

le souhaitais, l'aéropostale voulait utiliser des *Caravelle*, il serait nécessaire qu'à partir de 1974, l'aéropostale allât s'installer à Roissy. Par conséquent je peux assurer M. Colin et le Sénat que l'aéropostale n'exploitera pas de *Caravelle* à Orly.

J'aborde maintenant le dernier sujet de mon discours ; il concerne, vous le devinez, la situation de l'industrie aéronautique civile française. M. Cavaillé m'a demandé pourquoi nous ne faisons pas d'effort particulier en faveur des hélicoptères civils ; il ajoutait que le fait de ne trouver aucun crédit à ce titre dans le budget de 1972 était peut-être l'expression de notre désintéressement à l'égard de ces types d'appareil.

Je rassurerai tout de suite M. le sénateur Cavaillé puisque, aussi bien, il doit savoir, étant de la Haute-Garonne, que les hélicoptères civils sont en général mis au point à partir des modèles militaires correspondants. C'est ainsi par exemple que l'aérospatiale met au point dans cet esprit plusieurs projets civils parmi lesquels l'hélicoptère S. A. 360 lui-même successeur de l'*Alouette*.

Je dirai tout de suite que le budget qui est actuellement soumis au Parlement comporte des crédits pour 1972 qui nous permettront de participer aux études d'adaptation aux besoins civils des hélicoptères militaires. Notre effort permettra, je l'espère, d'aboutir aux résultats souhaités.

Nous avons actuellement trois grands programmes à propos desquels les rapporteurs et les orateurs ont présenté un certain nombre d'observations, auxquelles je voudrais répondre de la manière la plus précise.

Je commence par le programme *Mercury*. Le développement de cet appareil se poursuit dans des conditions satisfaisantes. Le problème qui se pose maintenant est naturellement celui de son exploitation commerciale. A cet égard j'indique au Sénat, qui le sait sans doute, que des conversations ont été engagées depuis déjà plusieurs semaines entre le constructeur et la société Air-Inter et j'ai bon espoir que ces conversations aboutiront à la commande de plusieurs appareils par cette compagnie.

Le programme *Airbus*, lui aussi — et cela a été souligné — se développe dans des conditions tout à fait normales. Il y a en effet près de deux ans et demi que j'ai signé, avec le ministre allemand de la République fédérale, M. Schiller, l'accord par lequel nos deux gouvernements s'engageaient à réaliser cet appareil de grande capacité.

Les problèmes techniques posés ont tous été surmontés et, sur le plan commercial, le Sénat aura comme moi le sentiment que la décision prise récemment par la compagnie Air France d'acquérir un certain nombre d'*Airbus* servira d'exemple aux autres compagnies.

J'ajoute que, depuis quarante-huit heures, nous sommes informés que le Gouvernement espagnol participera lui-même, avec les autres pays déjà en cause, à la réalisation de l'*Airbus* et que, selon toute vraisemblance, la compagnie Iberia confirmera dans quelques jours la commande d'un certain nombre de ces appareils. Par conséquent, le bulletin de santé d'*Airbus* me paraît assez bon et je pense que, dès 1973, et au plus tard en 1974, les premiers *Airbus* seront opérationnels.

Le programme *Concorde* qui, depuis 1962, n'a pas été sans causer quelque souci aux ministres des transports qui se sont succédé, poursuit, si j'ose dire, lui aussi sa route. Tous les orateurs qui sont ici intervenus et, parmi eux, les rapporteurs ont bien voulu reconnaître que l'essentiel des problèmes techniques posés par le développement de ce programme avait été surmonté. Cela est important car il s'agit d'un domaine qui ne nous était pas du tout connu en 1962 lorsque nous y avons pénétré.

S'agissant d'un appareil de type révolutionnaire, le Sénat imagine devant quels problèmes et devant quelles difficultés se sont trouvés les techniciens, les ingénieurs et les ouvriers des deux pays qui consacrent leurs efforts à la réalisation de ce programme.

J'ai dit que l'essentiel des problèmes techniques avait été surmonté. Cela est vrai puisque aussi bien, il y a peu de temps, les constructeurs étaient en mesure de garantir aux compagnies éventuellement acquéreurs l'ensemble des performances de l'appareil telles qu'ils les avaient annoncées.

Le problème du bruit, sur lequel a insisté M. Colin à propos de l'avion supersonique, n'est pas, à mon sens et au sens de tout un chacun, complètement résolu. Nous savons, si je puis dire, de science certaine aujourd'hui que les premiers appareils

de série *Concorde* ne seront pas plus bruyants que le *Boeing 707* ou le *DC 8*. Mais ce sera encore trop, j'en conviens, étant donné que les nouveaux avions subsoniques ont un niveau de bruit inférieur aux avions subsoniques à réaction de la première génération. Dans ce domaine, le Sénat le sait, les recherches se poursuivent et si l'on tient compte des progrès déjà réalisés au cours des trois ou quatre dernières années il n'est pas absurde de penser que d'autres progrès en ce domaine interviendront dans les deux ou trois années qui viennent. Avant 1974, lorsque les autorités concernées auront à présenter à la certification l'appareil supersonique, compte tenu des progrès enregistrés une certaine réglementation sera édictée dont il m'est impossible de dire aujourd'hui en quoi elle consistera. Mais je pense, encore une fois, qu'elle tiendra tout particulièrement compte des conditions du moment.

A ce sujet je tiens à ajouter, puisque la question m'a été posée par M. Caillavet, qu'il ne serait pas raisonnable de craindre que, cédant à je ne sais quelle campagne d'intimidation, les Etats-Unis interdisent l'accès de leur territoire à l'avion supersonique franco-britannique. Je ne le crois pas, d'abord parce que mon collègue américain, le ministre fédéral des transports, que je rencontre de temps à autre, m'a donné à cet égard toutes assurances, ensuite parce que si, d'aventure, les Etats-Unis d'Amérique étaient amenés à prendre une telle attitude, Français et Anglais riposteraient, avec des moyens tout à fait pacifiques s'entend, je m'empresse de rassurer le Sénat à ce sujet. Mais cela poserait de tels problèmes pour l'avenir des relations aéronautiques entre le Nouveau Monde et l'Europe qu'il n'est pas possible d'imaginer un seul instant que les Etats-Unis en arrivent à cette extrémité.

On me dira que le maire d'une cité aéroportuaire, le gouverneur d'un Etat, qui, à cet égard, ont toute liberté d'appréciation, peuvent très bien prendre telle ou telle mesure à l'égard de l'appareil supersonique franco-britannique au motif qu'il ne se conformerait pas à la réglementation édictée par la F. A. A.

De deux choses l'une : ou l'avion supersonique franco-britannique se conformera à la réglementation internationale et il n'y aura aucune raison juridique pour que les autorités concernées prennent des mesures de rétorsion ; ou bien, par hypothèse, il ne s'y conformerait pas. Dans ce cas, ce serait non seulement aux Etats-Unis, mais sur le plan mondial que le problème se trouverait posé.

Quant à l'avenir commercial de *Concorde*, voulez-vous, messieurs, messieurs les sénateurs, que pendant quelques minutes nous examinions de quelle façon il se présente ?

Vous savez comme moi qu'un certain nombre de pays ont pris, depuis déjà quelques années, des options sur *Concorde*, options qui, au 30 septembre, ont toutes été renouvelées sans aucune exception. On me dira : une option c'est peu, ce n'est pas un engagement. C'est vrai, mais tout le problème qui se pose maintenant est de savoir quand et comment ces options pourront se transformer en commandes fermes, plus spécialement celles de notre compagnie nationale. Eh bien ! — cela me paraît être le bon sens et la logique — il n'est pas possible qu'elle le fasse, pas plus que les autres compagnies, avant de connaître le prix auquel cet appareil pourra être acquis et avant qu'elle puisse, ce prix étant connu, calculer quel sera le coût d'exploitation de l'appareil. C'est d'ailleurs dans ce sens que M. Caillavet m'a posé une question.

J'indique au Sénat que, demain, je dois rencontrer à Paris mon collègue britannique ; nous tenons en effet des conférences communes deux ou trois fois par an au cours desquelles nous faisons le point de la réalisation du programme *Concorde*. A l'ordre du jour des travaux de cette conférence du 7 décembre est inscrit le problème du prix de l'appareil.

Je demande donc au Sénat, dans l'attente, sinon des décisions, du moins des orientations que nous serons amenées à prendre à ce sujet, d'accueillir avec beaucoup de réserves ce qui a pu être dit depuis déjà quelques jours et dont je suis, bien sûr, parfaitement informé. Il va de soi que, s'agissant d'un appareil supersonique qui se présente avec des caractéristiques tout à fait particulières, il faudra tenir compte de la sensibilité du marché. Il ne saurait être question que soit fixé un prix qui décourage par avance les éventuels acquéreurs.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Pour ce qui est des perspectives, outre les pays qui ont souscrit les soixante-quatorze options dont j'ai parlé, la République populaire de Chine

s'intéresse beaucoup à notre appareil. J'ai eu l'occasion, voilà quelques semaines, d'accompagner à Toulouse la délégation gouvernementale chinoise qui était venue effectuer un séjour de travail et d'études en France. A l'issue de la visite des usines de l'aérospatiale, la délégation chinoise a exprimé, d'abord, son admiration pour cette réussite — nous pouvons en effet être fiers de ce que nous avons fait — ensuite, son intention de s'y intéresser d'une manière très positive. Je précise, en outre, qu'il ne s'agissait pas à mon sens d'une simple déclaration d'intention puisque aussi bien une commission composée des industriels des deux pays s'est rendue récemment à Pékin, à la demande du Gouvernement chinois, en vue de répondre à un certain nombre de questions posées et d'examiner dans quelles conditions la Chine pourrait être amenée à commander quelques appareils *Concorde*.

Par conséquent, là encore le Gouvernement français, et plus spécialement le ministre des transports, veille avec beaucoup de soin au déroulement de cette négociation qui a été plus qu'amorcée puisqu'elle est maintenant engagée. Bien entendu, je m'efforcerai de la mener à son terme, c'est-à-dire à une heureuse conclusion.

Le problème de la vente par *leasing* a été soulevé par le président d'une des plus grandes compagnies de transports aériens américaines, M. Hallaby, président de la Pan American Airways. M. Hallaby est une personnalité fort connue et, au cours de l'entretien que j'ai eu avec lui au salon du Bourget, nous avons évoqué cette éventualité sans que d'ailleurs ni lui ni moi ayons eu l'occasion d'approfondir ce qui n'avait été présenté que comme une simple suggestion, une simple observation.

Mais il faut examiner dans quelles conditions une telle solution pourrait être mise en œuvre. Reconnaissons qu'elle pose des problèmes.

Ainsi donc, mesdames, messieurs les sénateurs, malgré les difficultés, malgré les obstacles — je ne dis pas malgré les campagnes — *Concorde* poursuit sa carrière. Vous savez sans doute que, la semaine prochaine, M. le Président de la République utilisera notre prototype pour se rendre aux Açores où il doit rencontrer le président Nixon. Ainsi donc, pour la deuxième fois, le chef de l'Etat donnera à l'appareil super-sonique franco-britannique ses titres de noblesse.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Henri Caillavet. Pour un républicain ! (*Sourires.*)

M. Jean Chamant, ministre des transports. Il est bien certain que nous ne saurions prétendre continuer à être une puissance aéronautique si nous devons limiter notre effort à la seule réalisation de cellules d'avions. Pour asseoir sur des bases solides notre industrie aéronautique il importe que nous devenions aussi, à notre tour, une puissance motoriste. Nous avons déjà commencé. Chacun d'entre vous connaît les réalisations de la S. N. E. C. M. A. Mais nous avons pensé qu'il fallait franchir une étape nouvelle. C'est donc dans ce dessein que, dès les printemps, j'avais été amené à autoriser la S. N. E. C. M. A. à prendre des contacts avec les grands motoristes américains afin d'envisager dans quelles conditions une collaboration et une coopération pourraient s'établir entre tel motoriste américain et notre société française de production de moteurs. Ces contacts ont été pris. Ils ont abouti à un accord entre la S. N. E. C. M. A. et General Electric.

Dans quelques jours — j'en informe l'Assemblée — le Gouvernement doit prendre une décision sur les conditions dans lesquelles ce programme de moteurs de dix tonnes va être lancé. Si je ne puis pas, bien sûr, préjuger la décision que sera amené à prendre le Gouvernement, tout me permet de penser — c'est pourquoi je le dis au Sénat — que cette décision sera positive. Quant à en indiquer les modalités, je m'en sens, monsieur Aubry, tout à fait incapable ce soir pour les raisons que je viens d'évoquer. En tout état de cause, le moment venu — et ce moment est proche — ces modalités seront naturellement connues. Ce que je peux dire en tout cas, d'ores et déjà, c'est que General Electric considère que la S. N. E. C. M. A. pourra être le maître d'œuvre de cette opération et que toute liberté lui est laissée pour constituer autour d'elle un consortium européen afin de faciliter la réalisation de ce grand projet.

Par conséquent, messieurs les sénateurs, vous voyez que l'action du Gouvernement français dans ce domaine correspond au désir, au souhait — je dirai même mieux, à la volonté — que tous, les uns après les autres, vous avez manifesté. C'est donc la raison pour laquelle j'espère bien, ainsi d'ailleurs que l'affirmation m'en a été faite, que les crédits de mon ministère seront, à cet égard, aisément votés.

J'en ai terminé, en m'excusant peut-être d'avoir été trop long, en tout cas plus long que je n'aurais pensé.

Je voulais tout simplement vous dire combien cette tâche, qui consiste pour une nation telle que la nôtre à affronter un certain nombre de problèmes, est exaltante pour ceux qui ont des responsabilités et combien je voudrais que vous sentiez que celles du Parlement sont à cet égard aussi importantes que celles du Gouvernement.

Qu'il s'agisse de l'Assemblée nationale ou du Sénat — et je ne le dis pas seulement pour cette année, car j'ai eu l'occasion de le constater les années antérieures — chaque fois qu'avec le souci de vérité qui m'anime j'ai été amené à vous exposer des problèmes aussi délicats que celui du *Concorde* ou ceux que pose l'industrie aéronautique dans un pays moderne, vous avez toujours fait preuve de la plus grande curiosité, ce qui est à votre honneur, et de votre grande compréhension, ce qui ne peut que satisfaire le Gouvernement, en particulier le ministre des transports.

C'est pourquoi je vous remercie de bien vouloir suivre le Gouvernement dans la voie où il s'est engagé. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur de nombreuses travées à gauche, au centre et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, section III : Aviation civile, figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 23.036.596 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 835.300 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 1.673.750.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.037.563.000 francs. » — (*Adopté.*)
Titre VI :

« Autorisations de programme, 15.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 9.530.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant l'aviation civile.

— 3 —

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, après déclaration d'urgence, portant amélioration des retraites du régime général de sécurité sociale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 60, 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, relatif à la prévention et à la répression des infractions en matière de chèques.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 61, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, sur la filiation. N^{os} 6 et 16 (1971-1972).

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 62, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, tendant à simplifier la procédure applicable en matière de contraventions. N^{os} 240 et 255 (1970-1971).

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 63, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au démarchage financier et à des opérations de placement et d'assurance.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 64, 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.*)

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 7 décembre 1971, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1972, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 26 et 27 (1971-1972). — M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économique de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— Santé publique et travail :

I. — Section commune.

II. — Santé publique et sécurité sociale :

MM. Paul Ribeyre et Martial Brousse, rapporteurs spéciaux. (Rapport n^o 27, tome III, annexes n^{os} 18 et 19) ;

M. Lucien Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. (Avis n^o 31, tome I).

Articles 57, 58, 59, 62 et 63.

III. — Travail, emploi, population :

M. Michel Kistler, rapporteur spécial. (Rapport n^o 27, tome III, annexe n^o 20) ;

M. André Méric, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. (Avis n^o 31, tome II.)

— Comptes spéciaux du Trésor (y compris le fonds routier) :

M. Jacques Descours Desacres, rapporteur spécial. (Rapport n^o 27, tome III, annexe n^o 41.)

Articles 22 à 29, et 50 à 54.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante minutes.*)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.