

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.)

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 26, Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15. — Tél. : 306 - 51 - 00
Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h. 30 à 12 h. et de 13 h. à 17 h.

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25° SEANCE

Séance du Vendredi 1^{er} Décembre 1972.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 2600).
2. — Loi de finances pour 1973. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2600).

Transports terrestres (*début*) :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Robert Galley, ministre des transports ; Édouard Bonnefous, président de la commission des finances.

Suspension et reprise de la séance.

3. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 2607).
4. — Loi de finances pour 1973. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2607).

Transports terrestres (*fin*) :

MM. Serge Boucheny, Pierre Brousse, Roger Gaudon, Robert Laucournet, Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; Robert Galley, ministre des transports.

Sur le titre IV de l'état B :

Amendement n° 66 de M. Pierre Brousse. — MM. Pierre Brousse, le ministre, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. — Adoption.

Suspension et reprise de la séance.

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Jean Filippi, Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Robert Galley, ministre des transports ; Jacques Henriot, Jean Francou, André Aubry.

5. — Communication du Gouvernement (p. 2630).

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. JACQUES SOUFFLET

6. — Loi de finances pour 1973. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2630).

Charges communes :

MM. Henri Tournan, rapporteur spécial ; Roger Gaudon, Pierre Giraud, André Armengaud, Pierre Schiélé, Jean Taittinger, secrétaire d'Etat au budget.

Sur le titre III de l'état B :

MM. Maurice Carrier, le secrétaire d'Etat.

Services financiers :

MM. Paul Pauly, rapporteur spécial ; Maxime Javelly, Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean Taittinger, secrétaire d'Etat au budget.

Sur le titre III de l'état B :

M. Henri Tournan.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — **Transmission de projets de loi** (p. 2642).

8. — **Dépôt de rapports** (p. 2642).

9. — **Ordre du jour** (p. 2642).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à onze heures dix minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1973**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 1973, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 65 et 66 (1972-1973).]

Transports (début).**I et II. — SECTION COMMUNE, TRANSPORTS TERRESTRES**

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports pour ce qui est de la section commune et des transports terrestres.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1972 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe socialiste : trente-huit minutes ;
- Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : trente-six minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique : trente minutes ;
- Groupe communiste : vingt-deux minutes.

La parole est à Mlle le rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports à retenu, à juste titre, l'attention de la commission des finances en raison, certes, de la masse imposante des crédits qui lui sont attribués dans le projet de loi de finances pour 1973, mais aussi de leur progression plus importante que ceux de la plupart des autres ministères : augmentation de 13 p. 100 pour les dépenses ordinaires et de 37 p. 100 pour les dépenses en capital.

Cet intérêt de notre commission s'explique également parce que les options et les orientations que ce budget implique sont de nature à influencer l'évolution des secteurs les plus importants de l'économie, de la technique et de l'urbanisme en particulier.

Il m'appartient d'étudier tout d'abord les dotations de la section commune qui, depuis 1972, sont distinctes de celles des trois grands secteurs que constitue le transport : les transports terrestres, l'aviation civile et la marine marchande.

Pour la section commune, les dépenses ordinaires marquent une forte progression par rapport à 1972, avec un total de 10.399.691 francs, en augmentation de 36 p. 100. Ces majorations sont dues, comme pour tous les autres ministères, partiellement à l'application en année pleine des augmentations des rémunérations des personnels de la fonction publique, mais surtout elles concernent des mesures nouvelles telles que le dévelop-

pement des services statistiques du ministère des transports ainsi que l'augmentation de plus de 30 p. 100 de la subvention allouée à l'institut de recherches des transports.

Quant aux dépenses en capital de cette section commune, réparties en trois chapitres, elles s'élèvent à 11.200.000 francs en autorisations de programme pour le titre V et à 3.900.000 francs pour le titre VI. Elles sont destinées à permettre le développement des études et des recherches préconisées notamment, pour la plus grande partie, par la commission de la recherche du VI^e Plan.

A la demande de notre commission des finances, j'ai consacré, dans mon rapport écrit, un assez long développement à cet aspect nouveau et important des activités du ministère des transports.

La note de synthèse, qui nous a été remise cette année par les soins du ministère des transports, en souligne également tout l'intérêt et toute l'importance.

Si je pouvais résumer, en quelques phrases, la longue discussion qui s'est instaurée au sein de notre commission, ce serait pour souligner que, pour la plupart de nos collègues, l'organisation actuelle du ministère des transports paraît présenter parfois certaines ambiguïtés susceptibles d'entraîner des superpositions d'attributions ou des empiètements avec les services d'autres ministères.

Quelle est, monsieur le ministre, la ligne de démarcation exacte entre certains services de votre département et ceux des ministères de l'équipement, du développement industriel et, depuis quelques mois, du ministère de l'environnement ?

Les conséquences de cette situation nous paraissent suffisamment importantes pour souhaiter obtenir un maximum d'éclaircissements et, dans la mesure où nous avons manifesté quelque inquiétude, nous serions heureux que vous nous apportiez les apaisements attendus.

Par exemple, pour les études, de quels moyens disposez-vous pour éviter les interférences, les doubles emplois ? Aujourd'hui, la mode est aux fichiers. Certains ne risquent-ils pas d'être établis en double, les uns à grands frais au ministère des transports et les autres, à non moins grands frais, par exemple, au ministère de l'équipement ?

Des politiques dans les domaines des infrastructures des transports, dans leur choix, dans les techniques, dans l'harmonisation nécessaire au sein de la Communauté économique européenne, peuvent-elles être définies et conduites dans les meilleures conditions technologiques et de rentabilité si elles relèvent à la fois des ministères des transports, de l'aménagement du territoire et de l'équipement, du développement industriel et aussi, nous le savons bien, du ministère de l'économie et des finances ?

Les exemples seraient multiples. Je ne citerai que celui — car il a longuement retenu notre attention — d'une absence de politique cohérente de coordination entre les transports par rail et par route, avec les conséquences nombreuses et connues que cela implique.

Cette situation nouvelle a fortement préoccupé nos collègues de la commission des affaires économiques, comme en témoigne le rapport de notre collègue, M. Billiemaz.

Pour la première fois, le tonnage de marchandises transportées par la route est supérieur à celui transporté par la S. N. C. F. Ce renversement d'une tendance, que nous croyons irréversible, n'est pas sans nous préoccuper lorsque nous savons à quel point le réseau routier est, le plus souvent, dans l'impossibilité d'absorber ces nouveaux trafics.

Nous pensons qu'il conviendrait de reviser vos positions dans un grand nombre de domaines. Je citerai à titre d'exemple celle que vous avez adoptée en ce qui concerne le poids à l'essieu. La réglementation européenne fixe ce poids maximum à onze tonnes. En France, le poids maximum à l'essieu est de 13 tonnes. Les conséquences sont mauvaises, d'abord pour l'état de notre réseau routier, notamment en période d'intempéries, ensuite pour la sécurité, comme l'ont prouvé les récents et spectaculaires accidents provoqués par des gros transporteurs routiers.

Autre conséquence — tout s'enchaîne — le conflit qui oppose le personnel à la direction des usines Berliet a été provoqué notamment par la réduction de la durée de la semaine de travail de 45 heures à 42 heures, par suite de la baisse très importante des exportations, à destination de la Communauté économique européenne, des matériels fabriqués par ces usines.

Aussi, pour porter remède à un certain nombre de situations que nous déplorons tous, nous vous demandons, monsieur le ministre, d'avoir, dans ces domaines, une politique moins libérale que celle qui paraît être la règle actuelle.

J'en aurai fini avec la section commune du budget des transports terrestres lorsque j'aurai évoqué la question de la construction d'un superministère des transports. La note de synthèse

qui nous a été remise en fait mention au paragraphe 3 de la page 1. Mais le fascicule budgétaire qui nous a été distribué, qui est parfois très prolixe — il nous indique, par exemple, que vous allez recruter trois contractuels pour améliorer le service de la statistique du ministère, ce que nous ne saurions vous reprocher — nous renseigne fort mal sur la future construction d'un bâtiment destiné à regrouper tout ou partie des services du ministère des transports. Aussi, nous voudrions être un peu mieux informés sur l'état d'avancement du projet. Quel est l'emplacement choisi ? Quels services vont y être regroupés ? Et surtout — excusez la commission des finances de sa curiosité — quel sera le coût de l'opération ? (*Sourires.*)

J'en viens à la deuxième partie de mon rapport qui a trait au budget des transports terrestres, à l'exclusion, bien entendu, des crédits de l'aviation civile et de la marine marchande.

Le budget des transports terrestres ne diffère pas sensiblement quant à sa structure et à son orientation de celui de 1972. Comme ce dernier, il se caractérise par une énorme disproportion entre les dépenses d'administration et les subventions ou les participations de l'Etat aux dépenses des organismes de transport que sont la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

Les dépenses d'administration, en effet, ne représentent que 0,18 p. 100 de l'ensemble du budget pour les dépenses ordinaires et 2 p. 100 pour les dépenses en capital. Le reste, c'est-à-dire la quasi-totalité du budget des transports terrestres, soit 99,82 p. 100 des dépenses ordinaires et 98 p. 100 des dépenses en capital, est affecté aux interventions de l'Etat pour assurer le fonctionnement et les dépenses d'infrastructure de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.

Je consacrerai donc l'essentiel de mes observations sur cette seconde partie de mon rapport à l'analyse de ces participations après avoir signalé rapidement l'inscription d'un crédit de 8.420.000 francs pour l'exploitation réglementée des voies navigables. Celle-ci s'effectue dans des conditions tout à fait correctes et il ne nous déplaît pas de voir que vous respectez vos engagements tout en parvenant à réduire de 33 p. 100 les crédits budgétaires qui sont consacrés à cette partie de vos activités.

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt secondaire, nous relevons au chapitre 45-41 l'inscription d'un crédit de 5.020.000 francs. Là notre surprise est inversée puisqu'il s'agit d'une majoration de 76 p. 100. Elle s'explique par les difficultés que connaît le fonctionnement du chemin de fer corse, dont le déficit doit être couvert par le budget, puisqu'il s'agit d'un réseau d'intérêt général.

En ce qui concerne la R.A.T.P., je dirai d'entrée que la commission des finances, quelle que soit la sévérité avec laquelle elle a étudié son budget, est pleinement consciente des dangers que la situation critique de ce réseau de transport en site urbain fait courir à l'ensemble de l'agglomération parisienne. Nous en avons souvent débattu pour déplorer que l'évolution de sa situation financière se caractérise par une dégradation continue en dépit de tous les remèdes appliqués. Je ne reprendrai pas sur ce point le long développement que j'ai consacré à cette régie dans mon rapport écrit.

Je me bornerai à présenter une seule observation : en 1973, comme les années précédentes, les recettes directes estimées à 1.441 millions de francs couvriront moins de 50 p. 100 des charges totales qui s'élèvent à 3.135 millions.

Je relèverai aussi que la note de synthèse à laquelle je faisais référence tout à l'heure, ne consacre à la page 3 que trois petites lignes à ce problème. Je cite : « ... que vous avez été conduits à une inscription budgétaire de 830 millions de francs ». Sans commentaire.

Or, ce chiffre considérable est encore très en dessous de la réalité, M. Billiemaz le démontre dans son rapport lorsqu'il analyse le mécanisme de la politique tarifaire appliquée à la R.A.T.P. La loi de finances rectificative, dont nous aurons à connaître dans les jours à venir, prévoiera, comme les années précédentes, des crédits supplémentaires à ceux qui avaient été inscrits dans la loi de finances.

J'ajouterai qu'au titre des dépenses en capital, le chapitre 63-90 prévoit, pour la R.A.T.P., 147 millions de francs d'autorisations de programme et 144 millions de crédits de paiement.

Devant ces perspectives peu encourageantes, la commission des finances, sans remettre en cause le bien-fondé de l'effort national ainsi consenti, s'est interrogée sur certains aspects de la politique suivie, avec les fonds de l'Etat, par la R.A.T.P. Notre président, M. Bonnefous, a déjà eu souvent l'occasion de faire connaître à cette tribune son sentiment. Je dois préciser qu'il est partagé par la plupart des membres de la commission. Comme lui, nous estimons que ce qui est discutable, ce sont essentiellement les dépenses de prestige, les investissements peu ou pas rentables, tels certains tronçons du R.E.R., telle

la liaison projetée Orsay—Invalides en particulier. Je n'ajouterai à tout cela qu'une dernière considération. Après l'échec d'Orly-rail, la liaison primordiale Paris—Orly n'est toujours pas assurée de façon satisfaisante.

Au cours de l'examen du budget de la S.N.C.F., notre commission s'est plus spécialement préoccupée de l'évolution de la nature des trafics — j'en ai dit quelques mots au début de mon rapport — des orientations de la S.N.C.F. en matière d'infrastructure ou de mode de transport — par exemple le turbo-train — et du résultat décevant au plan financier du contrat de programme qui nous a été présenté au cours des années précédentes comme le pivot de la politique de redressement financier qui avait été envisagée.

En ce qui concerne l'évolution des trafics, les observations de la commission des affaires économiques rejoignent celles de notre commission. M. Billiemaz saura vous les présenter mieux que moi. En tout cas je vous demande à nouveau, monsieur le ministre, d'adopter une attitude moins résignée ou moins libérale.

J'en viens à la politique de modernisation des transports de voyageurs. Nous en apprécions les orientations et nous nous félicitons des succès spectaculaires qui ont été déjà obtenus. Mais les résultats financiers de cette politique de réforme des transports de voyageurs à court et à moyen terme nous préoccupent car actuellement le total des recettes voyageurs ne représente encore que 33,6 p. 100 de l'ensemble des recettes de la S.N.C.F. De plus, certains d'entre nous pensent qu'il conviendrait de ne pas entreprendre la construction de la deuxième ligne Paris—Lyon sans avoir pesé tous les aspects de ce problème.

Enfin, si nous sommes satisfaits de voir que la subvention d'équilibre de 186 millions de francs versée à la S.N.C.F. a été réduite de moitié environ par rapport à 1972, il n'en reste pas moins que la charge de l'Etat augmente dans des proportions considérables puisque cette majoration atteint 686 millions de francs.

Je terminerai mon rapport par l'examen d'un dernier chapitre, celui des subventions d'équipement pour travaux divers qui sont regroupées au chapitre 63-90. Ce chapitre se voit, cette année encore, attribuer d'importantes dotations qui seraient — soit dit en passant — encore abondées si le Gouvernement renonçait à bloquer au fonds d'action conjoncturelle un volume de crédits important. Quoi qu'il en soit, avec 314,5 millions de francs d'autorisations de programme et 265 millions de francs de crédits de paiement, ce chapitre 63-90 est convenablement doté.

Je ferai seulement une observation liminaire. Comme les années précédentes, la répartition des crédits de ce chapitre procède du même choix que pour l'ensemble du budget des transports terrestres, c'est-à-dire que 63 p. 100 des autorisations de programme et 69 p. 100 des crédits de paiement iront à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. pour ses gares de Paris et ses lignes de banlieues, donc à la région parisienne.

Il n'est pas question, je le répète, pour le rapporteur, ni même pour l'élu de province que je suis, de contester la nécessité des actions engagées pour lutter contre l'asphyxie, la paralysie de la région parisienne. Tout à l'heure, nos collègues de la région parisienne viendront à cette tribune défendre les intérêts légitimes de la population qu'ils représentent et nous leur manifesterons, comme lors des années précédentes, notre solidarité.

Tout aussi légitimement, nous nous devons de faire entendre la voix des représentants de la province que nous sommes. J'avais déjà, l'an dernier, attiré l'attention de votre prédécesseur, monsieur le ministre, sur la disproportion qu'on peut noter dans les interventions de l'Etat selon qu'il s'agit de la région parisienne ou du reste du territoire national. Notre collègue M. Billiemaz, de son côté, avait fait entendre, au nom de la commission des affaires économiques, une préoccupation identique.

Or, cette année encore, au chapitre 63-90, les crédits qui reviendront à la province ne représenteront que 18 p. 100. L'année dernière, votre prédécesseur, M. Chamant, avait reconnu la légitimité de nos revendications et nous avait apporté à cette tribune des apaisements et des promesses.

Sommes-nous, un an après, moins mal aimés ou mieux compris ? La loi de finances pour 1973 marque un progrès en ce qui concerne l'aide de l'Etat en faveur des infrastructures de transport en commun des villes de province. Le même chapitre 63-90 prévoit 54 millions de francs d'autorisations de programme et 19.500.000 francs de crédits de paiement dont les bénéficiaires seront les villes de Lille, Lyon et Marseille.

Le Sénat voudra bien autoriser l'élu de Marseille que je suis à marquer sur ce point sa satisfaction, ainsi que — c'est un devoir que je remplis bien volontiers — celle des élus et de tous les responsables de l'économie de cette ville. Depuis tant d'années que nous sollicitons des crédits pour doter notre ville d'un métro, sans lequel son développement aurait été irrémédiablement compromis !

L'an dernier, M. Chamant avait également admis que les problèmes des villes de province ne sauraient être réglés par cette seule décision, si importante soit-elle, limitée à trois grande agglomérations. Aussi avait-il consenti à prendre un deuxième engagement; celui de soumettre au Parlement un projet de loi qui étende aux grandes villes de province le bénéfice de la loi du 12 juillet 1971 instituant une redevance de transport.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, en ce qui vous concerne, prendre une position tout aussi nette lors de la discussion de votre budget à l'Assemblée nationale. Vous voudrez bien tout à l'heure, j'en suis sûre, nous confirmer votre position. J'attends donc votre réponse avec confiance et, si vous me permettez d'exprimer un souhait, j'aimerais que vous annonciez ici même le dépôt immédiat de ce projet de loi et que vous usiez de votre haute autorité tant auprès de vos collègues du Gouvernement qu'auprès du Parlement afin que le vote de ce texte puisse intervenir avant la fin de la présente session.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je souhaitais présenter à l'occasion du budget des transports terrestres et de la section commune du ministère des transports. (Applaudissements.)

(M. François Schleiter remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER,
vice-président.

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

M. Auguste Billiema, 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 la S. N. C. F., il nous paraît utile de faire le point de l'évolution des transports terrestres.

En ce qui concerne les voyageurs, la progression du trafic se poursuit à un rythme légèrement plus élevé que celui de la production intérieure. La part la plus importante revient dans ce domaine aux véhicules particuliers qui acheminent plus de 330 milliards de voyageurs-kilomètres, précédant de loin la S. N. C. F. avec 41 milliards et les autobus avec 20 milliards. Toutefois, depuis plusieurs années, on note une progression sensible du trafic ferroviaire, à peine inférieure à celle du mouvement des véhicules particuliers, notamment sur les relations à longues distances.

En ce qui concerne les marchandises, l'augmentation d'ensemble suit sensiblement celle de la production intérieure, mais la répartition par mode de transport continue à évoluer rapidement. Le trafic routier progresse de 7 à 8 p. 100 par an, tandis que celui du rail n'a augmenté que de 1 à 2 p. 100 en moyenne au cours de la dernière décennie.

En conclusion de cette double évolution, le trafic routier de marchandises a dépassé, pour la première fois en 1971, le trafic ferroviaire et les résultats de 1972 vont encore accuser cette suprématie nouvelle de la route.

A ce sujet, nous voudrions vous dire, monsieur le ministre, notre étonnement concernant les prévisions de trafic retenues par le Plan. En effet, depuis près de quinze ans que je rapporte ce budget, je constate que les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises sont, à l'occasion des plans successifs, je ne dis pas systématiquement, mais en tout cas constamment très supérieures aux résultats atteints, si bien que l'objectif du V^e Plan est encore loin d'être réalisé. Celui du VI^e Plan ne le sera pas mieux : les prévisions sont, pour 1975, de 82 milliards de tonnes-kilomètres, alors que, en 1972, le chiffre atteint sera de 68,5 milliards. Nous serions heureux de savoir sur quelles bases de tels chiffres ont pu être établis, tandis que la réduction inexorable des tonnages de pondéreux, charbons et minerais, la concurrence des voies navigables et surtout de la route obligent la S. N. C. F. à déployer un effort sans précédent pour maintenir son activité au niveau actuel.

Dans un récent rapport d'information, notre collègue M. Pinton a analysé les motifs qui conduisent la clientèle à donner la préférence aux transports routiers. Je n'en retiendrai que les principaux : livraison de porte à porte, rapidité d'acheminement, tarifs plus bas tout compris, surveillance de la marchandise, emballages réduits et adaptation du volume des expéditions aux besoins. Ce sont là des éléments qui pèsent d'un poids croissant dans le choix d'usagers toujours plus exigeants.

Vous avez choisi la voie de la libre concurrence commerciale ou du moins vous vous en approchez. Pensez-vous que le chemin de fer pourra réduire son handicap? Vous nous permettrez d'en douter, car il ne faut pas trop compter, vous le savez, sur les routiers pour assurer les acheminements terminaux,

travail ingrat et peu rentable, peu rentable aussi d'ailleurs pour la S. N. C. F. quand elle le fait à son propre compte. Il est bien d'être optimiste et d'affirmer sa confiance dans la technique ferroviaire, mais l'exemple de la Grande-Bretagne, où le trafic de marchandises est tombé de 36 à 22 milliards de tonnes-kilomètres en vingt ans, a de quoi faire réfléchir les partisans d'une libre concurrence.

Faut-il donc admettre que la S. N. C. F. concentre son activité sur un nombre limité de liaisons à gros trafic et abandonne le reste du territoire à ses concurrents ou devons-nous envisager un retour à une planification autoritaire s'inspirant de celle qui a été mise en vigueur en Allemagne? La question est posée et nous aimerions connaître vos solutions.

Le bilan financier de la S. N. C. F. reflète la situation précédemment décrite et l'examen des contributions de l'Etat présente deux aspects quelque peu contradictoires. En effet, si le déficit d'exploitation est ramené de 388 à 186 millions de francs, l'ensemble des dotations, pour le seul ministère des transports, progresse de 14 p. 100. Il n'est pas dans notre intention de contester la valeur des calculs qui conduisent à de tels résultats, mais il est difficile de parler sérieusement d'assainissement financier alors que l'écart entre les dépenses et les recettes de trafic dépasse 6 milliards de francs.

Nous constatons d'ailleurs qu'au dernier collectif budgétaire il est demandé 280 millions de francs supplémentaires pour la S. N. C. F., dont 174,5 au titre de la subvention d'exploitation. Comment, d'ailleurs, pourrait-il en être autrement puisque la progression de la masse salariale et des charges sociales, élément essentiel des dépenses, croît deux fois plus vite que le produit de la tonne-kilomètre et que le trafic de marchandises reste étale?

Cela dit, nous reconnaissons que les dirigeants de notre société nationale font maintenant preuve d'un réel dynamisme commercial, facilité par une importante décentralisation des services.

Nous regrettons cependant que le plus gros des efforts d'équipement et même de publicité soit orienté vers le transport des voyageurs, alors que le trafic de fret constitue de loin la plus importante source de recettes, les deux tiers environ du total.

Il nous semble, notamment, que tout doit être fait pour favoriser le développement des *containers* et que cette orientation devrait avoir la priorité sur certaines opérations de prestige telles que la nouvelle ligne Paris-Lyon. A ce sujet, d'ailleurs, permettez-moi de vous poser une question. La solution du turbo-train a été, en principe, retenue et celle de l'aérotrain, écartée bien qu'elle permette, pour un coût à peu près équivalent, d'obtenir un appréciable gain de temps. Pourriez-vous donc nous exposer les motifs de ce choix?

Pour en terminer sur ce chapitre, nous voudrions dire un mot du tunnel sous la Manche dont la réalisation, longtemps considérée comme chimérique, apparaît aujourd'hui sinon certaine, du moins très probable, les obstacles politiques et financiers ayant été levés. Vous trouverez dans mon rapport écrit une description technique de l'ouvrage, mais je voudrais souligner ici l'intérêt de ce passage qui détournera à notre profit la quasi-totalité du trafic de voyageurs et de marchandises entre la Grande-Bretagne et le continent, dont une part importante passe actuellement par la Belgique ou les Pays-Bas.

Certes, le coût de l'ouvrage sera élevé et nous pouvons craindre qu'il ne dépasse sensiblement les 5 milliards de francs 1972 annoncés, mais nous avons noté que ni la France, ni la Grande-Bretagne ne participeront, au moins directement, à la construction de ce tunnel, les gouvernements des deux pays se bornant à garantir les emprunts souscrits par les banques.

Nous en venons maintenant au problème des transports urbains en région parisienne. Une récente étude de la préfecture de Paris nous fournit d'intéressantes indications sur les déplacements à Paris et en banlieue. Nous retiendrons surtout de ce travail trois constatations.

En premier lieu, le nombre des utilisateurs de la voiture particulière et des « 2 roues » progresse de 4 p. 100 à 5 p. 100 par an et l'emporte, depuis 1969, sur celui des clients du métro et des autobus qui diminue dans la même proportion chaque année.

En second lieu, le trafic évolue très différemment à Paris où il apparaît à peu près stationnaire, entre Paris et sa banlieue où il progresse faiblement et entre banlieues où il croît très fortement avec une prédominance très marquée pour les véhicules individuels — soit 76 p. 100.

Enfin, pour les relations à Paris et entre Paris et la banlieue, les transports collectifs assurent encore les trois quarts des déplacements aux heures de pointe.

Ces derniers chiffres soulignent l'importance du métro et des autobus pour les migrations domicile-travail.

Une analyse plus poussée du trafic de la R. A. T. P. fait apparaître, par ailleurs, un nouveau recul de l'activité des autobus, notamment en banlieue, et même — ce qui constitue un fait nouveau — une diminution du trafic du métro.

Faut-il considérer cette désaffectation pour les transports en commun comme un fait irréversible ? Un élément au moins nous permet de répondre par la négative : c'est la progression de l'activité des liaisons modernisées.

La cause essentielle de désaffectation réside, au moins pour les transports de surface, dans la paralysie presque totale de la circulation qui réduit la vitesse des autobus aux environs de neuf kilomètres à l'heure à Paris et de treize à quinze kilomètres à l'heure en banlieue. Tout doit donc être mis en œuvre pour dégager les voies urbaines utilisées par la R. A. T. P.

La situation financière de la régie est, bien entendu, comme le disait Mlle Rapuzzi, influencée pour une part par cette évolution défavorable du trafic, mais la cause principale d'un déficit presque équivalent aux recettes commerciales résulte du maintien des tarifs à un niveau qui n'a plus qu'un rapport lointain avec le coût du service rendu.

Votre commission constate cependant que la participation des employeurs de la région parisienne à la couverture de ce déficit a permis de limiter dans une certaine mesure la charge supportée par l'Etat. A ce propos, elle vous demande si cette formule va être étendue aux grandes villes de province dont les habitants, qui contribuent déjà en tant que contribuables au financement du déficit de la R. A. T. P., doivent supporter, sans aucune aide de l'extérieur, le déficit de leurs transports urbains.

Elle observe, à ce propos, que la subvention apportée par l'Etat constitue un encouragement à la centralisation qu'on déclare, par ailleurs, vouloir combattre.

Elle souhaite également que l'aide directe que vous apportez aux transports urbains de la région parisienne pour réduire le déficit soit étendue aux villes de province et dans les mêmes proportions.

Sous réserve de ces observations, des explications et des apaisements que le Gouvernement voudra bien nous fournir, votre commission des affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter les dispositions de la présente loi de finances concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais dès l'abord dire que j'ai été particulièrement heureux d'étudier les deux rapports de la commission des finances et de la commission des affaires économiques et du Plan. Vos rapporteurs ont fait un important travail et ont commenté avec une très grande compétence les principaux éléments du projet de loi de finances relatif aux transports terrestres. Ils ont ainsi apporté une réelle contribution à l'ensemble des problèmes.

Je ne m'étendrai pas sur les chiffres, étant donné que dans les rapports écrits et oraux, l'essentiel a été dit.

Je rappellerai simplement que pour les dépenses ordinaires, les prévisions de dépenses pour 1973 s'élèvent à 6.582,5 millions de francs, soit une majoration de 13 p. 100 par rapport à 1972 et que les dépenses en capital — qui sont beaucoup plus importantes à mes yeux progressent — les crédits du fonds d'action conjoncturelle exclus, de 37 p. 100 en autorisations de programme, passant de 235,5 millions de francs à 322,2 millions de francs et de 60 p. 100 en crédits de paiement, passant de 168,5 millions de francs en 1972 à 270,9 millions de francs en 1973. Est-il possible de mieux marquer que par la comparaison de ces chiffres la priorité que le Gouvernement a voulu donner aux transports terrestres dans le cadre du budget de 1973 ?

Je voudrais surtout évoquer devant vous les deux grands problèmes qui vous préoccupent et qui préoccupent le Gouvernement, celui des transports collectifs urbains confrontés aux difficultés résultant du développement de l'urbanisation et de l'accroissement de la circulation automobile et celui de la S. N. C. F. confrontée, comme cela a été rappelé, à la concurrence du transport routier. C'est un problème que M. Billiemaz a évoqué avec beaucoup de pertinence dans son rapport.

Le problème des transports urbains — que vous connaissez tous pour le vivre quotidiennement — s'il est particulièrement aigu dans la région parisienne, va bientôt se poser dans les grandes villes de province. Dans quelque temps, nous le savons, les villes connaîtront des difficultés analogues. Il s'agit donc d'un problème national.

L'accroissement des besoins de déplacement d'une population de travailleurs de plus en plus nombreux, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter au plan national, le phénomène de concentration de plus en plus marqué des déplacements aux heures de pointe, l'utilisation croissante de voitures individuelles liée à l'accroissement de la distance entre domicile et lieu de travail, rendent de plus en plus difficile la circulation des autobus.

Ce phénomène a une double conséquence : la dégradation de la qualité du service des transports collectifs et une aggravation de la situation financière des réseaux des transports urbains.

La circulation automobile, vous le savez, ne relève pas de la compétence du ministre des transports, mais celui-ci est partie prenante à l'élaboration de la politique du Gouvernement en ce domaine. Je m'attache personnellement à participer par tous les moyens à la recherche de solutions. A mon sens, une amélioration sensible de la situation actuelle ne sera obtenue qu'en portant l'effort à la fois sur la localisation de l'emploi et de l'habitat et aussi sur l'aménagement des horaires dans un sens de l'étalement des pointes. Nous savons que les dispositions prises dans la région parisienne à ce double point de vue ont déjà eu des effets appréciables ou, plus exactement, ont arrêté la dégradation constatée antérieurement. Il convient de poursuivre cette action à Paris et en province. Les maires des grandes villes de province auront à ce sujet certainement un rôle important à jouer.

Dans le domaine qui relève plus directement de mon département ministériel, nos actions essentielles concernent un certain nombre de domaines que je vais évoquer maintenant.

Nous nous intéressons au développement des transports collectifs en site propre, particulièrement sur voie ferrée ou sur coussin d'air, comme l'aérotrain. Ces moyens, parfaitement séparés des voies routières, s'ajoutent aux moyens routiers sans subir les encombrements et par conséquent sont d'une efficacité tout à fait exceptionnelle pour résoudre les problèmes de transports urbains. C'est pourquoi nous avons dégagé de nouvelles ressources en faveur des réseaux de transports urbains en site propre.

Je crois que, parallèlement, une amélioration de la circulation des autobus doit résulter d'une action vigoureuse menée sur deux fronts : développement des couloirs réservés à la circulation des autobus et respect de la réglementation en vigueur. C'est, dans la plupart des cas, la seule façon économique et la seule possibilité de réserver un site propre aux transports collectifs de surface.

Je rappelle à ce sujet qu'un décret de juin 1972 a majoré très sensiblement le taux des amendes applicables aux véhicules qui ne respectent pas la réglementation des voies réservées.

Ces amendes me paraissent encore trop faibles. D'autre part, pour que les couloirs, en particulier le matin, soient effectivement réservés à la circulation des autobus, il faut enlever les véhicules qui y stationnent indûment, comme on le constate tous les jours, et les mettre en fourrière. Cette mesure nous donnera la possibilité, en particulier en banlieue, de transporter le matin les travailleurs par le réseau de surface dans des conditions plus satisfaisantes.

Une deuxième donnée résulte d'une observation générale : ces couloirs d'autobus sont plus efficaces quand on les établit à contresens de la circulation générale. Aussi je crois que nous allons recommander d'une manière générale l'institution de couloirs à contresens chaque fois que cette solution sera techniquement possible.

Vous savez que les ressources supplémentaires provenant de la majoration des amendes iront aux collectivités locales et seront affectées à des investissements améliorant les transports collectifs — en priorité — et la circulation.

Mais, parallèlement à cette action, des investissements importants doivent être réalisés dans les grandes agglomérations pour construire des lignes de transport nouvelles, du type métro, en souterrain ou aérien, lorsque cela est techniquement possible et, à cet égard, le budget pour 1973 marque, vous l'avez sans doute senti et vos rapporteurs l'ont signalé à juste titre, un véritable tournant.

Puis-je rappeler brièvement qu'en région parisienne, les dépenses d'investissement de la R. A. T. P., toutes sortes de financement confondues, passeront de 1.097 millions de francs en 1972 à 1.419 millions de francs en 1973, soit une progression d'une année sur l'autre d'environ 30 p. 100, alors que sur la période allant de 1950 à 1958, le rythme d'investissement n'était, en francs 1972, que de 85 millions par an.

En réponse à une question précise de M. Billiemaz, j'indique que notre programme dégage les éléments d'une priorité absolue à la section Auber-Nation du R. E. R.

Mlle Rapuzzi a porté sur le R. E. R. une appréciation très sévère. Je vais lui donner quelques renseignements complémentaires.

La branche Est — la ligne de Boissy-Saint-Léger — résulte, vous le savez, de la rénovation et de l'électrification d'une ligne S. N. C. F. vétuste. Il s'agit d'un projet remontant à plus de trente ans, qui a permis l'utilisation d'une infrastructure existante. Je ne pense pas, mademoiselle, que cette opération puisse être contestée : le trafic de cette branche en service depuis trois ans

est de l'ordre de 35 millions de voyageurs par an et le terminus de Nation a aujourd'hui un trafic journalier de 100.000 voyageurs, soit le double de celui de la gare Montparnasse.

En ce qui concerne la branche ouest, c'est-à-dire la ligne de Saint-Germain, vous savez qu'elle a d'abord été conçue pour desservir le quartier de la Défense. D'autres solutions étaient possibles, mais celle qui a été retenue et qui consiste dans la création d'une ligne à grand gabarit est celle qui me paraît ménager le mieux le proche et le lointain avenir.

A ce propos je voudrais vous rassurer, mademoiselle, en vous indiquant qu'exploitée dans sa totalité depuis le 1^{er} octobre, la ligne de Saint-Germain enregistre déjà un trafic supérieur aux prévisions : il sera probablement de l'ordre de 42 millions de voyageurs par an.

La deuxième priorité — et cela est très important — est réservée aux prolongations de lignes de métropolitain. Vient naturellement en premier celle de la ligne n° 8 jusqu'à Créteil. Un élément tout à fait nouveau me paraît être la jonction des lignes n° 13 et n° 14 qui doit permettre, en 1973, l'ouverture de la station Miromesnil sur la ligne n° 13 et, en 1975, celle de la station Champs-Élysées-Clemenceau. Nous accordons à cette jonction une priorité absolue en vue d'une réalisation la plus rapide possible ; elle doit être terminée en 1976 ou 1977.

Les opérations nouvelles sont également prioritaires, mais à un degré moindre. Il s'agit de la prolongation vers Marne-la-Vallée du réseau express régional, pour le réseau métropolitain du prolongement de la ligne n° 13 vers Saint-Denis et de la ligne n° 14 vers Châtillon, exploitant ainsi au maximum les possibilités nouvelles qui seront données par la jonction des lignes n° 13 et n° 14.

L'année 1973 sera également marquée par les premiers investissements de l'interconnexion des réseaux S. N. C. F. et R. A. T. P. à la gare du Châtelet et à la gare de Lyon. Cette interconnexion de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. est un élément absolument décisif de l'amélioration des transports parisiens. Lorsqu'elle sera réalisée dans sa totalité, elle apportera à l'évidence une transformation des possibilités d'échanges entre l'Est et l'Ouest et entre le Nord et le Sud à travers, en particulier, le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet. A ce moment-là, nous pourrons faire circuler les trains de la S. N. C. F. de la gare de Lyon à la gare du Nord ; le R. E. R. et le réseau de la S. N. C. F. auront un grand nombre de points de jonction permettant une sorte de banalisation des transports parisiens. Cela est tout à fait essentiel dans le cadre de notre plan. Le seul regret que nous pouvons exprimer concerne les difficultés techniques qui ne nous permettent pas d'aller aussi vite que nous le souhaitons.

Grâce à l'augmentation des investissements de la R. A. T. P. et bien que la priorité soit toujours donnée au tronçon central du R. E. R., vous avez pu constater, dans ce projet de budget, que les prolongements de lignes de métro de banlieue ont fait l'objet d'un effort tout particulier. En même temps, se développent les actions destinées à améliorer le confort des voyageurs : accroissement de capacité, réalisation de nouveaux accès, escaliers mécaniques, etc.

La S. N. C. F. poursuivra le renouvellement de son matériel au rythme de 200 millions de francs par an. Par ailleurs, le projet de budget pour 1973 marque la réalisation d'importants programmes d'infrastructure. L'un des éléments essentiels — et je rejoindrai là les préoccupations exprimées, sur un autre plan, par M. le président Bonnefous — est la priorité que nous donnons à la desserte par chemin de fer de l'aérodrome de Roissy grâce à la réalisation des investissements qui vont être entrepris entre Aulnay et Roissy. Soyez rassuré, monsieur le président : à Roissy, la gare S. N. C. F. se trouvera, comme les plans en témoignent, au milieu de l'aérodrome.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. On ne l'a pas fait pour Orly, malheureusement.

M. Robert Galley, ministre des transports. Je vous en parlerai dans un instant, monsieur le président.

Le deuxième élément est l'embranchement ferré commençant à hauteur de Viry-Châtillon pour desservir, dans une première étape, Grigny-I et Grigny-II, et, par la suite, la ville nouvelle d'Évry. Pour la desserte de Trappes et de Saint-Quentin-en-Yvelines, nous prévoyons la création d'une gare nouvelle et une augmentation sensible de la capacité du réseau ferré entre Paris et Trappes.

Je voudrais, à travers cette énumération, vous montrer que, loin de laisser la S. N. C. F. en dehors de ce programme d'amélioration des transports de la région parisienne, nous lui faisons au contraire une place très importante, qui ne cessera de croître à travers l'interconnexion dont je parlais tout à l'heure. Je voudrais que vous sentiez bien que nous nous appuyons à la fois sur la R. A. T. P. et sur la S. N. C. F. pour résoudre de manière équilibrée l'ensemble des problèmes.

En ce qui concerne l'aérotrain Cergy—la Défense, le projet avance très vite, les études sont poursuivies très activement par la S. N. C. F. et la R. A. T. P. qui soumettront leurs derniers choix techniques relatifs à l'aérotrain lui-même au début de l'an prochain de manière à entreprendre aussitôt les travaux et à ouvrir la ligne en 1976.

Des investissements importants seront également réalisés dans les principales gares de banlieue parisienne : gare Saint-Lazare, gare de l'Est, gare du Nord, en vue d'améliorer les conditions de circulation des voyageurs mais surtout d'opérer un raccordement commode de ces gares au réseau du métropolitain. L'ensemble des investissements S. N. C. F. représentera environ 550 millions de francs pour 1973.

En ce qui concerne les réseaux de province, le budget de 1973, ainsi que Mlle Rappuzzi l'a indiqué, marque un tournant fort important puisque, pour la première fois, conformément aux engagements pris par mon prédécesseur, auquel je tiens à rendre personnellement hommage à ce sujet, les crédits inscrits permettront d'engager quatre opérations nouvelles : la première ligne de métro à Lyon et à Marseille, la liaison entre la ville nouvelle de Lille-Est et le centre de Lille par un système de métro léger à gabarit réduit et très automatisé, la mise en souterrain partiel de la ligne de tramway existante et reliant Lille et Roubaix —Tourcoing.

J'ai décidé de dégager en 1973 les crédits nécessaires pour poursuivre les études de liaison en site propre ou même d'un autre type de transports concernant diverses villes de province : Toulouse, Strasbourg. D'autres villes pourraient s'ajouter à cette liste au cours de l'année 1973.

En effet, ainsi que je le disais tout à l'heure, les grandes villes et les villes de moyenne importance connaîtront très probablement dans l'avenir des problèmes analogues à ceux de la région parisienne. Il s'agit donc d'anticiper.

Pour répondre plus précisément à une question qui m'a été posée successivement par les deux rapporteurs, je dirai que le projet de versement des employeurs pour assurer l'équilibre de la gestion des transports des grandes villes françaises, s'il est bien avancé n'en est pas encore tout à fait au stade me permettant de le déposer sur le bureau de l'une ou l'autre des assemblées. En effet, des détails techniques restent encore à préciser. J'espère néanmoins que ce projet pourra être déposé avant la fin de la session parlementaire. Cette précision me semble de nature à répondre à votre souci.

Parallèlement à l'effort budgétaire de l'Etat qui passe, pour les villes de province, de 8 à 86 millions de francs, soit un décuplement, il faut signaler une augmentation importante des prêts du Fonds de développement économique et social, déjà sensible en 1972 par rapport à 1971, mais qui l'est encore plus de 1972 à 1973. Cette enveloppe, qui était de 66 millions de francs en 1971 et qui a été portée à 90 millions de francs en 1972, atteindra, je l'espère, un chiffre de l'ordre de 130 à 135 millions en 1973. Ainsi les prêts du F. D. E. S. accompagneront l'effort de subvention inscrit dans mon budget.

A la lumière de ces chiffres, je pense que personne parmi vous ne pourra contester de bonne foi l'importance de l'effort entrepris en faveur des investissements des transports urbains dans notre pays.

Reste le problème de la situation financière des exploitants qui tend actuellement à se dégrader, notamment dans les grandes agglomérations.

La charge que, malgré les efforts de productivité entrepris, les collectivités locales devront s'imposer dans les années qui viennent, risque de s'accroître et il apparaît nécessaire d'adopter aux efforts directs des collectivités locales une ressource nouvelle, je veux parler du versement de transport analogue, dans sa nature, à celui qui a été institué par la loi du 12 juillet 1971 pour la région parisienne.

Au sujet du versement de transport dans la région parisienne, M. Billiemaz s'est inquiété de la possibilité, pour les transporteurs privés, de percevoir une part de ce versement. La loi du 12 juillet 1971 a institué ce versement pour compenser — rappelons-le — les pertes de recettes résultant des réductions consenties aux titulaires de cartes hebdomadaires de travail et en a subordonné l'attribution à l'accord du syndicat des transporteurs parisiens. Les transporteurs privés consentaient déjà de telles réductions avant l'entrée en vigueur de la loi du 12 juillet 1971. Ils avaient, en contrepartie, augmenté le prix du billet normal pour réaliser une sorte de compensation interne entre les deux tarifs. Des négociations techniques extrêmement précises et complètes ont été engagées, à partir du 1^{er} septembre dernier, dans le but de substituer la compensation des réductions par un versement à cette compensation interne. Les négociations ont porté également sur les conditions d'exploitation des lignes, qui doivent offrir un véritable service public, et sur le mode de contrôle et de répartition du versement entre les différents transporteurs.

Je n'entrerai pas dans le détail des accords tarifaires et des calculs, mais je puis vous dire que les bases d'un accord ont été définies mercredi dernier. Les conventions sont en cours de signature et elles seront prochainement transmises au ministre des finances.

Vous avez, monsieur Billiemaz, demandé des précisions sur l'affectation de l'excédent du versement aux investissements des entreprises de transport. Les budgets d'équipement de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. bénéficieront, à ce titre, pour la période du 1^{er} septembre 1971 au 31 décembre 1973, d'une dotation supplémentaire d'environ 400 millions de francs. Cette dotation sera utilisée à concurrence de 200 millions de francs au financement d'opérations d'infrastructures nouvelles qui, sans cet apport, n'auraient pu être engagées au budget de 1973. C'est le cas du prolongement des lignes n^{os} 13 et 14 et de la réalisation de trois passages souterrains à la gare Saint-Lazare, à la gare du Nord et à la gare de l'Est.

Les 200 autres millions de francs permettront, en particulier, de maintenir à un rythme élevé le renouvellement du matériel roulant des entreprises bien que les conditions d'exploitation très déficitaires de celles-ci ne leur permettent pas d'affecter aux amortissements des dotations suffisantes. Je crois avoir ainsi répondu à votre question, monsieur le rapporteur pour avis.

Le deuxième problème que je souhaite aborder devant vous, répondant ainsi aux préoccupations de vos commissions, est celui de la S. N. C. F.

Je ne voudrais pas m'étendre trop longuement sur les chiffres. Il est exact qu'au total les inscriptions budgétaires concernant la S. N. C. F. sont en augmentation sensible puisqu'elles passent de 5.083 millions de francs en 1972 à 5.718 millions en 1973.

Mais il convient de souligner que cette augmentation provient en fait de la majoration du versement effectué au titre de la normalisation des charges de retraite qui passent de 2.466 millions de francs à 2.748 millions, soit une augmentation de 282 millions, et de l'accroissement des sommes inscrites au titre de la compensation des services omnibus de voyageurs qui passent de 220 millions à près de 600 millions de francs.

Sur le premier point, je rappelle que cette normalisation consiste à limiter les charges de retraite supportées par la S. N. C. F. à celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié au régime général de la sécurité sociale et aux régimes complémentaires obligatoires et bénéficierait en sus, mais aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers par rapport à ceux qui sont accordés par ces régimes. Il s'agit essentiellement de la date de départ à la retraite : cinquante-cinq ans au lieu de soixante-cinq.

Cette participation, qui pourrait d'ailleurs aussi bien être inscrite au budget des affaires sociales ou à celui du régime général de sécurité sociale, s'accroît régulièrement en raison de l'évolution des salaires et des retraites, ainsi que de l'augmentation du nombre de pensionnés rapporté au nombre décroissant des actifs.

En ce qui concerne la compensation des obligations de service public, je rappelle que le contrat de programme réservait à l'Etat la décision à prendre quant aux mesures d'aménagement, de suppression ou de transfert sur route que la S. N. C. F. proposerait en considération de ses intérêts commerciaux, et que la perte subie par la S. N. C. F. serait compensée en cas de maintien de ces services omnibus.

Ces programmes de réorganisation de transport portent annuellement sur 3.670 kilomètres de lignes, entre 1969 et 1974, ce qui représente la prise en charge, à la fin de cette période de six ans, de 22.000 kilomètres de lignes, dont 10.000 devaient d'ailleurs être transférées sur route.

Cette prise en charge s'opérant par tranches annuelles, cela explique la progression des dépenses inscrites au budget à ce titre — elles passent de 220 millions en 1972 à 600 millions en 1973 — progression d'autant plus rapide que le rythme de transfert sur route est lui-même inférieur à celui qui avait été prévu pour des raisons que vous connaissez bien.

Je pense ne dévoiler aucun secret dans cette Assemblée en rappelant les réticences des élus, à quelque parti qu'ils appartiennent, devant la fermeture des lignes omnibus. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que le Gouvernement, répondant en cela au désir des élus, prenne des mesures pour qu'une majoration importante apparaisse dans le budget à ce titre. Et je dois dire qu'une nouvelle majoration dans le budget de 1974 ne pourra être évitée que par une action conjointe du Gouvernement et des élus dans le sens du contrat de programme.

Je souhaite que tous les membres de cette assemblée soient conscients qu'on ne peut à la fois, comme cela a été fait, regretter l'augmentation des dépenses et s'opposer à des mesures d'économie.

Cependant, j'attire votre attention sur le fait que la subvention d'exploitation proprement dite est elle-même en diminution, et cela conformément au contrat de programme. Elle passe de 383 millions, pour 1972, à 186 millions, pour 1973, et j'espère qu'elle disparaîtra totalement, comme cela a été prévu, en 1974.

En outre — et cela me paraît également important — si, au cours des dernières années, la charge budgétaire a, certes, augmenté, elle est cependant restée, en francs constants, sensiblement la même, voire légèrement décroissante entre 1969 et 1973, ce qui est peut-être de nature à tempérer quelque peu la sévérité dont vous avez fait preuve tout à l'heure.

Monsieur Billiemaz, vous avez posé à juste titre le problème de la répartition du trafic entre le rail et la route sur un plan très général, et vous avez souligné les handicaps du rail par rapport à la route : « rupture de charges, lenteur de l'acheminement et malgré les efforts récemment entrepris, une certaine rigidité commerciale ». Vous avez également exprimé le regret que la Société nationale reste « plus soucieuse, du moins apparemment, de prouesses techniques, bénéficiant surtout au secteur des voyageurs, que de succès dans le domaine plus obscur, mais plus productif, du fret ».

Vous vous êtes, enfin, inquiété du fait que les prévisions d'accroissement du trafic étaient quelque peu démenties par les faits et vous vous demandez si la politique libérale du Gouvernement ne va pas conduire à un effondrement du trafic ferroviaire.

Je voudrais, sur ces divers points, m'expliquer un peu longuement.

Je ne conteste pas, tout d'abord, les informations relatives aux divergences constatées entre la prévision et la réalisation. Il est exact que si le trafic voyageurs suit à peu près les prévisions d'accroissement établies lors des travaux préparatoires du VI^e Plan, il n'en est pas de même en ce qui concerne le trafic marchandises qui, pour le moment du moins, reste assez nettement inférieur au trafic atteint au cours de l'année 1970, alors que l'on prévoyait une progression de l'ordre de 2 p. 100 par an.

Vous savez, et Mlle Rapuzzi l'a aussi fort bien indiqué, qu'un certain nombre de motifs de la dégradation du rail étaient difficiles à écarter : réduction du trafic du charbon, de plus en plus concurrencé par les produits du pétrole acheminés — tout le monde le sait — par les oléoducs et le développement de la sidérurgie au bord des mers, et bien d'autres raisons évidentes, mais qui, année après année, prennent une importance décisive.

Je crois que pour maintenir son activité, la S. N. C. F. doit effectivement trouver des trafics de remplacement. Elle ne peut obtenir ce résultat que si elle parvient à adjoindre à ses activités anciennes, comme je l'exprimais tout à l'heure, d'autres activités qui lui permettront de saisir un nouveau trafic, que si elle multiplie en tout point ses efforts d'équipement à caractère commercial. Je pense à la possibilité pour elle de prolonger son action au-delà du strict domaine du transport par fer.

Du point de vue gouvernemental, l'action entreprise depuis plusieurs années et conforme, dans ses grandes lignes, à l'orientation de la politique européenne, est basée sur une libération progressive des transports, parallèlement à l'harmonisation des conditions de concurrence, ce qui implique, notamment, l'équilibre financier et l'autonomie de gestion de la S. N. C. F. ainsi que — et je pèse mes mots — une possibilité toujours plus grande de diversification de son activité en fonction de l'évolution du marché.

Nous ne pouvons pas imaginer une autonomie de plus en plus marquée de la S. N. C. F., qui est indispensable au rétablissement de son équilibre financier, sans que lui soient données, dans le même temps, des possibilités de diversification.

Ce premier principe de libéralisation pourrait effectivement se traduire d'une façon imagée par la formule employée par votre rapporteur : « que le meilleur gagne », s'agissant de l'affrontement de deux combattants disposant théoriquement d'armes égales. Mais en une période où nous mesurons tous l'importance croissante des facteurs économiques sur le coût de la vie, je crois qu'il pourrait effectivement paraître judicieux de donner une priorité absolue à la valeur stricte du coût des transports lorsque le choix est possible, c'est-à-dire, dans chaque cas, de choisir le moyen de transport le moins cher, et nous savons, compte tenu de l'évolution des salaires, qu'il n'est pas rare, dans ces conditions, que la route l'emporte sur le rail.

Mais je crois que cette formule doit être tempérée par la prise en considération d'un deuxième principe qui est, certes, lui aussi, à la base de l'action gouvernementale et selon lequel doivent être pris en compte des facteurs liés à la qualité de la vie. Il convient de tenir compte des nuisances, des pertes de temps, et surtout des pertes de vies humaines sur nos routes, sans parler des problèmes toujours délicats à apprécier que constitue l'augmentation du coût de l'entretien de nos routes.

Nous devons constamment penser, dans l'application de ce deuxième principe, à l'amélioration des conditions de vie des travailleurs les plus défavorisés et avoir le souci d'éviter des mutations trop rapides qui poseraient des problèmes sociaux particulièrement graves. Ce serait bien évidemment le cas si une chute importante du trafic S. N. C. F. devait conduire à une réduction accélérée des effectifs.

En un mot, et pour tenter, monsieur le rapporteur, de répondre aux questions que vous avez posées, si la création d'un climat concurrentiel nous paraît la politique la plus bénéfique à l'économie de l'ensemble du pays, le Gouvernement est conscient des problèmes que poserait un transfert trop massif du trafic du rail à la route.

C'est dans ce sens que je répondrai à l'interrogation de Mlle Rappuzzi sur le passage de 35 à 38 tonnes. Cette mesure est, certes, susceptible de modifier à nouveau, au profit de la route, l'équilibre déjà fragile que nous exposons tout à l'heure. Mais comment pouvions-nous plus longtemps pénaliser l'ensemble de nos transporteurs qui ont acheté depuis des années des camions pouvant transporter 38 tonnes et que l'on maintenait d'une manière autoritaire à 35 tonnes ? Sans parler de l'éventuelle tentation des tricheries, il est certain qu'à un moment où les frontières s'ouvrent, c'était mettre nos transporteurs dans une situation extraordinairement difficile vis-à-vis de leurs concurrents étrangers ; c'était, d'un autre côté, je crois, aller à l'encontre de la réglementation de Bruxelles qui veut que, à terme, le poids de 40 tonnes soit choisi pour limite supérieure du poids total en charge autorisé des véhicules routiers.

Nous n'envisageons pas actuellement de supprimer le contingentement du transport routier zone longue et nous nous proposons par ailleurs de participer à la réalisation de centres rail-route susceptibles de favoriser les transports mixtes qui sont, à mon avis, l'une des formules à retenir pour l'avenir.

Je reste persuadé que les armes dont dispose maintenant la S. N. C. F. lui permettront de conserver une place très importante dans le transport des marchandises. Sans doute est-il encore trop tôt pour que la liberté commerciale accordée à la S. N. C. F. et les réformes de structures donnant plus d'autonomie aux régions aient porté tous leurs fruits, puisque la première est récente et que la réforme de structures n'est pas encore achevée.

Mais je ne pense pas que l'on puisse dire — et j'en viens maintenant à la politique menée par la S. N. C. F. elle-même — que celle-ci néglige le trafic marchandises au bénéfice des transports voyageurs. Sans doute l'effort de la Société sur le trafic voyageurs est probablement mieux connu. Elle en récolte d'ailleurs les fruits par un accroissement de son trafic sur les trains rapides, trafic très rentable d'ailleurs, mais la S. N. C. F. a bien conscience qu'elle doit aussi stimuler le développement des transports marchandises, notamment le transport par wagons complets en améliorant la qualité du service offert, ce qui suppose une action dans trois directions : adaptation du parc aux besoins de la clientèle et aux tendances du trafic, amélioration des acheminements du point de vue de la durée et de la régularité ; mais surtout développement du porte-à-porte, notamment par l'accroissement du nombre des embranchements particuliers comme cela a été signalé, et par l'utilisation croissante de conteneurs.

Ces objectifs se traduisent dans le programme d'investissements que nous proposons par deux actions principales : acquisition de wagons de mieux en mieux adaptés aux usagers et, par conséquent, pouvant circuler à plus grande vitesse ; gestion centralisée du trafic, visant à confier à un ensemble électronique central l'ensemble des problèmes que posent notamment le chargement, l'acheminement et l'entretien des wagons, ainsi que la facturation des prix de transports ; la mise en place de ce système, qui a comporté trois phases, doit être terminée au début de 1974.

Enfin, sur le plan exploitation, la S. N. C. F. entend poursuivre son effort par la mise en service de nouveaux trains blocs pour transport de conteneurs et par l'installation de nouveaux centres rail-route, auxquels l'Etat envisage de participer dans le sens d'une action de promotion.

En définitive, si la S. N. C. F. reste, comme les transports urbains, un sujet de préoccupation pour le ministre des transports, je suis persuadé que la voie dans laquelle nous sommes engagés est la bonne, tout en convenant que l'évolution du trafic devra être surveillée de près au cours des prochaines années.

En raison du poids que représente pour le budget du ministère des transports la normalisation des comptes S. N. C. F. et la compensation des obligations du service public, j'estime indispensable, en tout état de cause, d'entreprendre assez rapidement un certain nombre d'actions pour réduire les charges.

D'une part, les pouvoirs publics doivent définir en toute connaissance de cause la politique à suivre dans l'avenir en matière de services omnibus de voyageurs dont le coût pour le budget de l'Etat risque d'atteindre près de 1 milliard en 1974.

D'autre part, il sera difficile d'admettre la croissance régulière des charges d'infrastructures qui, dans le budget 1973, représentent 1.335 millions de francs à verser à la S. N. C. F.

Bien que sur les points évoqués ci-dessus des études soient en cours et que, par conséquent, aucune décision ne soit prise, il m'a paru opportun de soumettre ces réflexions au Parlement à l'occasion du débat budgétaire.

Avant d'en terminer, je voudrais, très rapidement donner quelques informations sur certains problèmes particuliers qui ont été évoqués par vos rapporteurs.

Parlons d'abord de la ligne Paris—Lyon par turbotrain.

Je ne puis que rappeler la décision du Gouvernement en date du 25 mars 1971 qui précise que « la solution offerte par le turbotrain sur voie nouvelle est retenue dans son principe pour faire face à la saturation progressive vers les années 1978-1979 de l'axe ferroviaire Paris-Est—Sud-Est ».

Or il est certain que la fréquentation actuelle fait déjà apparaître par moment les signes avant-coureurs d'une certaine saturation qui pourrait se traduire par une détérioration de la qualité du service, en particulier dans le domaine des marchandises, sur laquelle vos commissions ont insisté à juste titre alors que le trafic des marchandises, qui globalement connaît une certaine stagnation continue au contraire à marquer une progression régulière l'ordre de 4 p. 100 par an sur cet axe. Si ce phénomène continue, il est vraisemblable qu'une décision devra être prise dans le cours de l'année 1973 et nous sommes bien d'accord avec la commission des finances pour dire qu'il faudra, à ce moment là, en examiner tous les aspects.

En réponse à une question de M. Billiemaz, je croyais que la controverse entre le turbotrain et l'aérotrain qui a eu lieu au cours des années passées était arrivée à son terme. L'aérotrain n'est pas conçu pour être compatible avec le transport de marchandises. Vous comprendrez que la S. N. C. F., devant assurer en même temps le transport des marchandises et celui des voyageurs doit choisir le moyen le mieux adapté à ces deux types de transports.

M. Auguste Billemez, rapporteur avis. Je me figurais, cependant, que jamais vous ne feriez passer de marchandises sur la nouvelle voie Paris—Lyon !

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur Billiemaz, nous n'avons pas dit que cette voie serait construite pour le transport de marchandises ; nous avons dit que si elle était construite, elle serait, bien au contraire, réservée en priorité au trafic voyageurs. Mais si des trains de marchandises devaient passer hors de la ligne actuelle Paris—Lyon par Dijon, vous comprendrez bien l'intérêt pour la S. N. C. F. de disposer de deux voies différentes, car rien ne s'oppose à ce que circulent des trains de marchandises sur une voie en principe réservée au trafic voyageurs à haute vitesse.

Pour ce qui est du tunnel sous la Manche, une convention a été signée le 20 octobre dernier pour fixer le calendrier des travaux. A mon point de vue, nous sommes engagés d'une façon irréversible et l'on peut raisonnablement escompter la mise en service de cet ouvrage pour 1980.

Quant à la desserte d'Orly par Orly-Rail, un certain nombre de critiques ont été émises, particulièrement par M. le président Edouard Bonnefous qui a fait ressortir essentiellement les inconvénients de la rupture de charge à Orly. J'ai étudié personnellement le problème et je puis vous dire que, compte tenu de l'extrême dispersion de l'aérogare, les voyageurs arrivant à Orly doivent prendre un car, soit pour se rendre à la gare d'Orly-Sud, soit pour se rendre à Orly-Ouest. Nous étions donc conduits, en particulier durant l'hiver, à prendre à la descente du train, à Orly, les passagers dans des cars. Voilà pourquoi il nous a paru beaucoup plus raisonnable d'améliorer, autant que faire se peut, le service de cars existant. Ce ne sont pas les quelques kilomètres supplémentaires qui bouleversent l'économie du projet.

En ce qui concerne la gare, je crois, monsieur le président, qu'à l'heure actuelle vos critiques portent essentiellement sur le fait que nous envisageons une prolongation de la ligne d'Orsay vers les Invalides. Ne croyez pas que cette prolongation soit exclusivement destinée à permettre aux passagers de monter à la gare des Invalides pour se rendre directement à Orly. Il y a, en effet, un deuxième objectif qui n'est pas négligeable — bien au contraire, il deviendra prioritaire — c'est celui qui consistera à réaliser une grande transversale ferrée est-ouest, de Versailles à Orly, c'est-à-dire, à terme, de réaliser la jonction aux Invalides, sur la même voie, du train d'Orly-Orsay-Invalides et du train venant de Versailles. Il s'agit donc d'une réalisation à de multiples usages et qui n'est pas du tout destinée — comme peut-être vous le craignez, monsieur le président — à desservir simplement Orly par la gare des Invalides.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Robert Galley, ministre des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre, de vos explications, comme toujours très claires et parfaitement bien exposées. Je ne voudrais pas reprendre tout le débat concernant la liaison Orsay-Orly, mais vous savez très bien, monsieur le ministre, que la S.N.C.F. s'est toujours opposée à la liaison rapide Orsay-Orly pour une raison qu'il est facile de comprendre : la S.N.C.F. ne tient pas à favoriser les transports aériens intérieurs, je n'ai pas besoin d'insister sur ce point, mais il n'y avait donc aucun intérêt pour elle à favoriser la création de cette ligne.

Quant à la comparaison Orly-rail et Orsay-Orly, permettez-moi de vous dire que les arguments de la S. N. C. F. ne sont pas vraiment sérieux. C'est une mauvaise caricature du projet de liaison Orsay-Orly qui comportait la construction d'un hôtel et la certitude de la régularité des heures d'arrivée et de départ. On devait mettre 17 minutes pour aller d'Orly à Orsay. Pendant des années, la S.N.C.F. s'est opposée au projet, dont le financement avait été soigneusement calculé. Ayant été, devant le mécontentement général des usagers de l'aéroport obligée de céder, elle a alors fait une caricature du projet en proposant la liaison Orly-rail, ce qui aboutit en effet, comme vous l'avez rappelé à une rupture de charge et à une prolongation de la durée du transport. On arrive à Orsay dans une gare déserte, délaissée, et où il n'y a pas d'hôtel. Par conséquent, ne faisons aucune comparaison entre les deux projets. D'ailleurs, l'échec relatif de la liaison Orly-rail est là pour le prouver.

En ce qui concerne, par ailleurs, la liaison Invalides-Orsay, vous savez très bien, monsieur le ministre, qu'il y a d'autres arrière-pensées et qu'il s'agit d'augmenter le prix de vente du terrain d'Orsay en déplaçant un certain nombre de lignes de chemins de fer qui sont actuellement sous la gare afin de faciliter la création d'un hôtel à la gare d'Orsay. On va donc consacrer au départ, environ 300 millions à faire un tronçon de 800 mètres. Ce n'est pas sérieux.

Par ailleurs, quand vous prétendez, en omettant les arguments de la direction de la S.N.C.F., faire plaisir aux banlieusards de Versailles qui pourraient utiliser le tronçon Invalides-Orsay, je dis que cela intéresse peu de gens. Les banlieusards préféreraient une amélioration de la qualité du transport. Quand ils apprennent que les wagons actuels de la ligne Versailles-Invalides ne seront changés que dans dix ans, alors qu'ils datent de plus de 40 ans, ne vous étonnez pas qu'ils soient mécontents. S'ils étaient consultés par référendum, ils demanderaient, en majorité, l'amélioration de la desserte des lignes de banlieue.

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur le président Bonnefous, j'ai écouté avec beaucoup d'attention vos propos et je pense que ces questions doivent être traitées en dehors de tout esprit polémique.

Je vous déclare nettement que je prends l'engagement d'étudier avec infiniment d'attention le projet Orly-rail. Pour rejoindre vos préoccupations, nous allons lancer bientôt une nouvelle campagne commerciale pour mieux faire connaître l'existence d'Orly-rail, car nous savons bien que, surtout le vendredi soir, il est difficile d'être maître de son temps de trajet pour atteindre Orly. Par contre, avec la liaison ferrée, les usagers sont assurés d'un temps de parcours garanti. C'est ce qui m'a incité à pousser les études pour une liaison ferrée Aulnay—Roissy, mais je reconnais qu'un effort complémentaire peut valablement être fait pour améliorer la desserte d'Orly.

Quant à l'installation future du ministère des transports, il a été rappelé qu'une construction avait été envisagée sur le terrain actuellement occupé par certains services du ministère des anciens combattants, quai de la Rapée. Des études ont été faites en vue de rassembler dans le même bâtiment tous les services de l'administration centrale du ministère.

Je dois vous dire que les premières études m'ont rendu quelque peu sceptique sur le résultat qui serait obtenu. D'autant plus qu'un certain nombre d'actions de coordination sont parfaitement au point, notamment entre la direction des transports terrestres et le ministère de l'équipement. Ainsi donc le regroupement des services de ce grand ministère ne me paraît pas présenter que des avantages.

Quoi qu'il en soit, si nous sommes amenés à prendre une décision favorable à ce regroupement, nous devons réaliser l'opération assez rapidement, et pour cette raison, j'ai demandé une étude complémentaire portant sur une solution qui permettrait, sans doute, d'aboutir dans un délai beaucoup plus court.

Mademoiselle Rapuzzi, vous avez posé un certain nombre de questions touchant au problème de la coordination interministérielle. Je voudrais dire que la coordination, en particulier entre le ministère de l'équipement et le ministère des transports est bien assurée, vous le savez d'ailleurs, par un grand nombre de commissions mixtes et que la concertation est pratiquement journalière non seulement au niveau de ces commissions, mais aussi au niveau du service des affaires économiques et internationales en particulier et de l'institut de recherche des transports.

Si une coordination me paraît bonne, c'est celle qui lie le secrétariat général à la marine marchande à la direction des ports maritimes. Elle est également bonne dans le domaine de la batellerie, avec la direction chargée des voies navigables. Il en est de même entre la direction des transports terrestres et la direction des routes.

Si le système peut prêter, sur le papier, à un certain nombre de critiques, la réalité des faits montre qu'aucun inconvénient ne s'est révélé dans le fonctionnement du ministère des transports dans sa structure actuelle.

La remarque que vous formulez tout à l'heure sur la modicité des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement trouve sa source dans le fait que la direction des transports terrestres est gérée par le ministère de l'équipement et que, sur notre budget, ne figurent que les salaires et les dépenses de matériel des deux corps spécialisés des transports terrestres, les contrôleurs routiers et les agents des comités techniques départementaux de transports.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie de m'excuser de la longueur de mon exposé, mais je crois avoir répondu à la plupart de vos préoccupations, en particulier à celles qui ont été exprimées par vos rapports.

Je crois que le budget qui vous est présenté est un bon budget en ce qui concerne les dépenses ordinaires et j'avancerai qu'il paraît être un excellent budget en ce qui concerne les dépenses en capital, qui marquent une progression extrêmement importante d'une année sur l'autre, ce qui traduit la priorité que le Gouvernement veut accorder au domaine des transports terrestres.

Dans ces conditions, je pense que votre assemblée voudra émettre un vote favorable, comme vos rapporteurs le lui ont d'ailleurs demandé tout à l'heure. (*Applaudissements au centre, à droite, ainsi que sur diverses travées à gauche.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures dix minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat dont je vais donner lecture.

M. Francis Palmero demande à M. le ministre des affaires étrangères si les événements survenus à Madagascar ne risquent pas d'affecter les relations entre la France et ce pays ami. (N° 45.)

M. Jean Cluzel expose à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural qu'à la suite d'un avis du Conseil d'Etat l'office national interprofessionnel du bétail et de la viande doit être créé par décret.

Avant la publication de ce décret, estimant que la juste rémunération des produits agricoles est la condition nécessaire pour assurer aux agriculteurs une réelle parité des revenus et obtenir un équilibre correct du marché, il demande selon quels critères économiques et sociaux ces prix seront définis et quelles instructions le Gouvernement donnera, en ce domaine, à ses représentants au conseil d'administration du futur office. (N° 46.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1973

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1973.

Transports (suite).

I ET II. — SECTION COMMUNE, TRANSPORTS TERRESTRES (fin).

M. le président. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports, section I (Section commune) et section II (Transports terrestres).

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis maintenant quelques années, régulièrement, nous posons la question des transports parisiens. Les ministres changent, mais les problèmes restent entiers.

La situation s'est même aggravée, et cela à un tel point que le rapport annuel de la direction de la R. A. T. P. — qu'elle vous a soumis, monsieur le ministre — montre la dégradation continue de la situation. Elle souhaite que la transformation des transports en commun « soit réalisée dans des délais relativement brefs pour porter pleinement ses fruits » et déplore d'ailleurs que « les questions financières, les obstacles institutionnels et la difficulté de choix en matière d'urbanisme » empêchent d'atteindre cet objectif.

En dix ans — c'est un lieu commun que de le rappeler — la vitesse commerciale des autobus a baissé de trois kilomètres à l'heure. Aller à pied est maintenant plus rapide que prendre l'autobus aux heures de pointe.

Les déplacements quotidiens, qui se chiffraient à 11,4 millions en 1965, sont passés à 13,3 millions en 1970. Les travailleurs passent, chaque jour, plusieurs heures, entassés dans les transports inconfortables et mal adaptés. Plus encore, ces transports coûtent très cher.

Le 17 octobre, je vous posais la question du coût des transports et vous avez bien voulu affirmer que, d'ici à la fin de l'année 1972, il ne serait pas question d'augmenter les tarifs des transports et particulièrement ceux de la R. A. T. P.

Je vous avais fait remarquer que vous vous engagiez pour bien peu de temps puisque, au mois d'octobre, nous étions très proches de cette fin d'année.

Je voudrais vous poser à nouveau la question : affirmerez-vous, tout à l'heure, monsieur le ministre, que vous n'augmenterez pas les tarifs des transports dans le courant de l'année 1973 ? Il ne suffit pas d'affirmer très fortement que les transports en commun sont un objectif prioritaire. Encore faut-il en faire la démonstration dans les actes.

Cela signifie qu'une politique visant cet objectif doit être mise en œuvre. Cela m'amène aussi à vous dire, monsieur le ministre, que votre budget ne nous donne pas satisfaction.

Pouvez-vous répondre, monsieur le ministre, à ces deux autres questions que je reprends de mon exposé du 17 octobre dernier ? En premier lieu, les travaux du tronçon central du R. E. R. seront-ils terminés en 1977 ? En second lieu, l'interconnexion des lignes de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. sera-t-elle réalisée et dans quels délais, si toutefois ceux-ci sont prévus ?

J'ai lu que le Gouvernement se satisfaisait des quelques travaux entrepris depuis dix ans. On cite le R. E. R., l'électrification de certaines lignes S. N. C. F. C'est, à notre avis, tout à fait abusif. Les conditions actuelles sont tout à fait différentes ; les données du problème aussi. Car ce qui compte c'est la situation actuelle que j'ai décrite tout à l'heure. C'est le Gouvernement qui en est responsable. En favorisant un urbanisme entièrement orienté vers le profit, en installant de grands ensembles, là où la spéculation rapporte le plus, il a déséquilibré les emplois à Paris, et créé d'énormes concentrations d'emplois de bureau, sans jamais, dans les deux cas, prévoir les transports nécessaires.

La politique gouvernementale, dans le domaine des transports urbains, s'apparente plus à une politique du coup par coup qu'à une politique clairvoyante menée dans le cadre d'un plan à long terme.

Ses objectifs sont les suivants : favoriser les grandes entreprises qui ont besoin d'un nombreux personnel à pied d'œuvre et en temps voulu, drainer le plus possible les clients vers les grandes surfaces commerciales et permettre un peu plus de profit aux promoteurs immobiliers.

Où est l'intérêt des Parisiens dans cette affaire ? Il faut donc des crédits. Il faut doubler ceux du VI^e Plan et aménager les transports parisiens, comme le demandent la population parisienne et les élus.

Le programme de Gouvernement qui a été adopté par les communistes, les socialistes et les radicaux de gauche dans ce domaine, affirme dans son chapitre III — je cite — « La priorité aux transports en commun doit être donnée avec un financement des infrastructures nouvelles assuré principalement par le budget de l'Etat, alors que les crédits actuels sont d'une injustifiable insuffisance. Mais la question-piège, c'est toujours : « Que ferez-vous de la voiture ? L'interdirez-vous dans Paris ? »

« Il est de fait que la circulation automobile est, dans le Paris historique, une fonction mécanique, introduite dans un tissu urbain absolument pas prévu pour elle et qu'elle y est perturbatrice. Il est de fait aussi que le développement du grand Paris et les déséquilibres entre l'habitat et l'emploi condamnent, dans l'état actuel des choses, bien des gens à user de la voiture, à défaut de transports en commun. On ne saurait donc les pénaliser de ce dont ils ne sont pas responsables. »

Les Parisiens, les banlieusards abandonneraient, très certainement, leur voiture pour se rendre à leur travail, s'il leur était offert des transports particulièrement bien adaptés. C'est tout le problème.

Mais les automobilistes grevés de taxes rapportent trop à l'Etat et aux grandes sociétés pour qu'il soit réellement envisagé de tarir cette source d'énormes profits.

Pour améliorer les choses, il faudrait aussi que les Parisiens, leurs élus, aient les moyens politiques de satisfaire aux exigences de la population. Le programme commun, que je citais tout à l'heure, prévoit aussi ceci : « La fin du régime de tutelle, un statut démocratique assurant à la capitale les mêmes droits, revalorisés d'ailleurs, qu'aux autres communes, l'appel commun aux Parisiens en précise le contenu : un maire et un conseiller élus au suffrage universel, les arrondissements gérés par des conseils d'arrondissement élus eux aussi. Les Parisiens disposeront enfin d'institutions leur permettant de participer à l'administration de leur cité, de définir son visage, de se prononcer sur son avenir. »

Les revendications de la population parisienne sont bien connues. Elles ont été exprimées à de nombreuses reprises, tant au Parlement que dans d'importantes manifestations.

Je voudrais vous les rappeler : « Extension du réseau de la R. A. T. P. à toute la région ; prolongement des lignes en banlieue ; réalisation d'un R. E. R. Nord-Sud, avec interconnexions dans Paris ; création d'une liaison Orly-Roissy ; prolongement jusqu'au Châtelet de la ligne de Sceaux ; desserte spéciale des grandes cités et organisation des transports vers les gares ; réalisation rapide de la voie de rocade A 86 qui dégagerait le périphérique et favoriserait la circulation en région parisienne ; utilisation et modernisation des petite et grande ceintures S. N. C. F. ; réouverture des lignes S. N. C. F. fermées au trafic et aménagement de nouvelles gares ; amélioration du confort ; accélération des fréquences ; maintien de service d'autobus au-delà de vingt et une heures dans toutes les banlieues ; adaptation du réseau routier à la rénovation des villes et à l'urbanisation nouvelle et amélioration des jonctions entre autoroutes et périphériques ; réalisations par l'Etat de parkings gratuits aux abords des gares et des terminus du métro ; extension progressive au coût actuel du tarif unique du métro à l'ensemble des transports en commun de la région parisienne et création de tarifs spéciaux moins onéreux pour les retraités, étudiants, lycéens et apprentis. »

Voilà une liste de revendications qui contredit singulièrement l'optimisme et l'autosatisfaction qui est de mise dans les allées du pouvoir. Les Parisiens et les Parisiennes sauront bien faire aboutir leurs revendications. Ils savent qu'avec la réalisation du programme commun de Gouvernement une véritable amélioration des transports est possible parce que c'est une tout autre orientation que nous proposons, celle qui ne prend en compte que l'intérêt de la population. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Pierre Brousse. Monsieur le ministre, je voudrais formuler quelques observations concernant d'abord la S. N. C. F. en fonction du budget que vous nous avez fort éloquemment présenté ce matin. J'essaierai d'aller du particulier au général et je vais commencer — *bis repetita placent* — par le problème de l'état des gares que depuis au moins trois ans je rappelle successivement à chacun des ministres des transports qui se succèdent à ce banc, à savoir que les gares de notre pays où passent, ce qui est un truisme, tous les voyageurs, offrent en général la caractéristique de manquer manifestement de propreté, d'avoir des boutiques dont les heures d'ouverture coïncident rarement avec les besoins des usagers du train et enfin d'avoir des buffets qui ne semblent pas tout à fait correspondre à l'image que l'on se fait tant chez nous que parfois à l'étranger de la France, pays gastronomique. Je ne pense pas que vos pouvoirs puissent aller jusqu'au règlement du problème de la qualité de la cuisine (*Sourires.*) mais il me semble que vous pourriez insister auprès de la société nationale. Je crois savoir que ses cadres en ont conscience et souhaiteraient qu'une action puisse être entreprise pour donner une image du chemin de fer différente de celle qu'offrent actuellement les gares de France. On ne peut faire partout Maine-Montparnasse, mais on pourrait nettoyer, on pourrait repeindre. On pourrait organiser un accueil décent à un coût

relativement modeste. La gare de Toulouse-Matabiau, qui a été complètement transformée, en est un exemple dont on pourrait s'inspirer non seulement dans les métropoles régionales, mais dans toutes les gares de notre pays. Ce n'est pas une chose importante en soi, mais psychologiquement, cela compte.

La deuxième observation que je voulais faire, monsieur le ministre, a trait aux emprises industrielles que possède la S. N. C. F. Votre cabinet connaît bien le prix que j'attache à cette question. Elle, aussi, ne paraît pas importante. Mais, en fait, elle l'est quant à l'industrialisation de notre pays.

En effet, il existe à proximité des gares des terrains bien équipés, reliés au chemin de fer — cela va de soi — qui sont propriété de la S. N. C. F. et dont un nombre important sont absolument inutilisés. Dans le même temps, vous constatez que les collectivités locales, soit la mairie, soit la chambre de commerce, soit les deux — vous en savez quelque chose à Troyes — équipent à grands frais — car cela coûte cher — des zones industrielles et dépensent de l'argent supplémentaire pour les relier au chemin de fer.

Il me semble qu'il y aurait là au moins deux choses à faire : la première est un recensement des emprises réellement utilisées par la S. N. C. F. et *a contrario* de celles que la S. N. C. F. pourrait céder, comme votre collègue des forces armées a cédé à juste titre des terrains militaires à travers la France ; la deuxième est qu'il y ait à la S. N. C. F. un interlocuteur valable, en relations avec les collectivités publiques et industrielles pour dire à quel prix et dans quelles conditions ces terrains peuvent être acquis, car jusqu'à présent, et compte tenu de la structure précédente de la S. N. C. F., il aurait fallu être égyptologue pour le savoir. (*Sourires.*)

Troisième observation : les directions régionales. Il paraîtrait que ce serait le nouveau directeur régional qui aurait vocation à traiter de la cession de ces terrains industriels. Je ne vous cache pas que je l'espère de tout cœur, mais je serais heureux que vous puissiez m'en donner confirmation.

A propos de ces directions régionales, j'ajoute que leur intérêt technique et commercial ne m'apparaît pas plus évident que l'année dernière ou il y a deux ans quand l'idée a été lancée au regard du coût des infrastructures, d'une part, et, d'autre part, des équipements sociaux tels que les logements, qui en ont été la conséquence.

Il serait intéressant pour le Parlement de disposer, dans quelques mois, après la mise en place définitive de ces directions régionales, d'une étude sur le coût et le rendement de ces nouvelles directions régionales ou tout au moins d'une première étude que nous pourrions suivre ensuite au cours des années. Je comprends parfaitement qu'une réforme de cette ampleur ne peut pas porter ses fruits dès la première année. Encore, faudrait-il qu'elle en portât et nous souhaiterions en être convaincus.

Ma quatrième observation a trait aux transports urbains qu'effectue la S. N. C. F. dans la région parisienne et qu'elle pourrait effectuer en province. J'ai noté avec plaisir ce que vous avez dit à ce sujet. Le souhait que je pourrais émettre et qui je pense rejoint le vôtre, se traduit en deux mots : coordination, d'une part, cohérence, d'autre part.

Il faudrait une coordination, non seulement entre la R. A. T. P. et la S. N. C. F., mais encore entre cette dernière et les régies de transports des grandes villes de province et il faudrait que soit assurée la cohérence des installations dans la mesure où certains des équipements ou certaines absences d'équipements de part et d'autre, soit du côté des régies de transports, soit du côté de la S. N. C. F. ne nous apparaissent pas clairement. Votre échange de vues de tout à l'heure avec M. le président de la commission des finances sur une question très précise qui lui tient particulièrement à cœur — et je le comprends — à savoir la liaison avec Orly en est un exemple que l'on pourrait multiplier jusques y compris à Lyon avec Brotteaux et Perrache. Je crois qu'il faudrait que le Parlement fût mieux informé. Cela va dans le sens des demandes de nos deux excellents rapporteurs de la commission des finances et de la commission des affaires économiques, Mlle Rapuzzi et M. Billiemaz.

Enfin, il faut quand même noter, à propos de ces transports urbains, que la S. N. C. F. impose une charge à la nation, mais que, en fait — c'est là que j'aborde la deuxième partie de mon propos — cette charge est supportée pour les quatre cinquièmes par les contribuables de province. A ce sujet, nous aimerions obtenir une précision. Je sais qu'elle est malaisée à donner car les comptes de la S. N. C. F. ne sont pas faciles à sonder. Nous souhaiterions pourtant savoir quel est le coût réel, pour la S. N. C. F., des lignes de banlieue, ce qui nous permettrait peut-être un jour d'avoir une vue exacte, à l'échelon des comptes de la nation, du coût des transports en commun de Paris et de la province.

Ma cinquième observation a trait aux opérations de prestige. Je n'en dirai pas plus que ce qui a été excellemment exposé ce matin, à savoir que la concurrence des différents modes de transport est extraordinairement coûteuse et ne paraît pas toujours répondre à l'intérêt général.

Je voudrais, cependant, vous poser quelques questions, monsieur le ministre, et vous faire une suggestion, si vous me le permettez, sur un problème qui devient brûlant, le projet de la nouvelle ligne Paris—Lyon, en liaison, d'ailleurs, avec le recul d'un certain nombre de lignes qui, par rapport à cet axe important, paraissent secondaires.

A ce sujet, il est trois questions qu'on ne peut pas ne pas se poser.

La première, c'est le coût de l'opération qui serait de l'ordre de 2 milliards de francs, mais qui nous paraît, eu égard à la longueur de la ligne et quels que soient les profils que l'on puisse adopter, au moins sous-estimé.

La deuxième a trait à la façon dont l'affaire est entreprise, sans que le Parlement en ait délibéré au fond. Nous entendons parler d'études — il n'y a là rien que de normal — mais aussi de projets d'achats de terrains et de bien d'autres choses. Le Parlement peut donc, à bon droit, se demander s'il ne se trouvera pas un jour devant une situation irréversible, car l'affaire sera lancée et l'on sera obligé de la poursuivre.

Comme l'on dit, chat échaudé craint l'eau froide. Le Parlement a été si souvent et depuis tant d'années échaudé que nous aimerions être informés davantage.

En troisième lieu, nous nous demandons si les autres possibilités ont été complètement explorées. Par « autres possibilités », j'entends l'aménagement des lignes parallèles ou quasi parallèles à cet axe Paris—Lyon. Je pense évidemment à la ligne du Massif Central, mais on peut songer aussi à celle de Toulouse—Brive—Limoges ou à celle de Belfort qui paraissent susceptibles d'aménagement et qui pourraient dériver une partie de ce trafic dont on nous dit qu'il justifie la création d'une nouvelle ligne Paris—Lyon.

Au demeurant, monsieur le ministre, ne voyez pas dans mes propos une critique et un refus *a priori*. Je souhaiterais simplement être informé et, à cet égard, il me semble qu'il serait utile, pendant l'intersession, que vous veniez devant les commissions compétentes du Parlement avec M. le président de la S. N. C. F. nous parler de cette affaire, qui est déjà très importante sur le plan des investissements et qui risque de le devenir psychologiquement. Nous pourrions ainsi ouvrir complètement le dossier et nous prononcer en toute connaissance de cause. Si cette ligne est nécessaire, nous donnerons volontiers notre accord, mais nous saurons au moins pourquoi et dans quelles conditions.

La dernière observation que je voulais faire est à la limite des problèmes de la S. N. C. F. ; elle concerne la concurrence rail-route. Après l'exposé plein d'intérêt que vous avez fait ce matin sur l'utilisation des *containers* et, si je puis me permettre un néologisme, sur la « containerisation » de la S. N. C. F., qui me paraît effectivement une des solutions les plus évidentes et les plus intéressantes pour l'avenir de notre société nationale, je voudrais vous demander ce qu'il en est du problème des normes taille-poids des routiers qui crée autant de difficultés à notre pays qu'à l'Angleterre où une énorme campagne de presse se développe à cet égard, au point que des échos en ont franchi le *Channel*, ce qui, tout compte fait, est difficile. (*Sourires.*)

J'en arrive, monsieur le ministre, à la deuxième partie de mon exposé, qui concernera la R. A. T. P. Je dois vous faire part de mon étonnement car il vous permettra de comprendre la suite de mon propos. Aujourd'hui, nous parlons de la S. N. C. F. Je le conçois, car nous sommes au Parlement et la S. N. C. F., c'est la Société nationale des chemins de fer français. En revanche, la deuxième partie de ce budget est consacrée à la R. A. T. P., c'est-à-dire, d'après ce que je crois savoir, la Régie autonome des transports parisiens.

La France ne se limite pas à la région parisienne, monsieur le ministre ! Il existe aussi des réseaux de transport en commun à Marseille comme à Lille, à Brest comme à Strasbourg, à Béziers comme à Troyes.

Il va de soi que je n'ai pas l'intention, à propos de la R. A. T. P., de rouvrir la guerre Paris-province. Ce sur quoi je veux insister, c'est sur l'égalité que revendiquent les maires des villes qui ont un réseau de transports en commun. Ils ne bénéficient, eux, d'aucune subvention de l'Etat, ni pour les investissements, alors qu'un car vaut plus de 300.000 francs, ni pour le fonctionnement, alors que, compte tenu du contrôle des prix qui donne au pouvoir de tutelle la faculté de refuser des augmentations de tarif et de l'impossibilité dans laquelle sont les usagers de supporter parfois ces augmentations, même limitées, le déficit moyen de toutes les villes de France, du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, s'élève à 10 francs par habitant.

Si vous subventionnez la région parisienne, monsieur le ministre, vous devez subventionner les villes de province : c'est de stricte équité. J'attends que vous me démontriez le contraire. Jusqu'à présent, aucun de vos prédécesseurs n'y est parvenu.

J'en arrive ainsi à ma troisième et dernière observation relative à la R. A. T. P. ; elle concerne le fameux problème de la T. V. A. que doivent payer les villes sur les subventions d'équilibre qu'elles versent à leurs réseaux de transports en commun, lesquels sont partout déficitaires dans la proportion que j'indiquais à l'instant.

J'hésite, monsieur le président, pour ne pas allonger le débat, à relire ce que je disais l'année dernière à ce propos.

M. le président. Poursuivez, je vous en prie, monsieur Pierre Brousse : vous nous intéressez beaucoup.

M. Pierre Brousse. Je vous remercie, monsieur le président.

Voici donc ce que je disais à votre prédécesseur, monsieur le ministre :

« Je tiens d'abord à rappeler le problème. En raison des tarifs réduits, légalement accordés d'ailleurs à certaines catégories d'usagers, de l'absence de politique en matière d'autoroutes et de circulation ainsi que de l'évolution générale constatée de par le monde, les régies municipales de transports en commun sont pratiquement toutes déficitaires. Les collectivités locales — tantôt les villes, tantôt l'ensemble des communes intéressées — sont obligées de combler ce déficit qui correspond globalement à 10 francs par habitant, soit 1 million de francs pour une ville de cent mille habitants... »

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

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

« Cela revient à dire que les villes prélèvent sur les contribuables locaux plus qu'il n'est strictement nécessaire et qu'en conséquence elles subventionnent l'Etat. »

Nous ne dirons pas que c'est grâce à cette T. V. A. que vous pouvez payer une subvention à la R. A. T. P., mais enfin, pour une partie en tout cas, c'est bien vrai.

Je poursuivais ainsi :

« Mais toutes les villes de France ayant un réseau de transports en commun subventionnent l'Etat par le jeu de la T. V. A. Le circuit est ainsi bouclé, mais nous, nous avons l'impression d'être « floués », si vous me permettez cette expression qui dit bien ce qu'elle veut dire. »

Or, depuis deux ans, que s'est-il passé ? En 1970, ici même, j'avais obtenu de M. Marcellin, qui est toujours ministre de l'intérieur, à propos des charges qui pèsent sur les collectivités locales, un engagement que vous trouverez au *Journal officiel* de la séance du 26 novembre 1970.

Ma question, posée à M. Marcellin au cours du débat, était la suivante :

« Monsieur le ministre, vous nous avez annoncé, et c'est une excellente chose, que la T. V. A. ne serait plus perçue sur les subventions accordées par les villes aux régies de transports. »

« Vous connaissez l'importance de ce problème. Je voudrais vous demander si telle est bien la position du Gouvernement et si cette mesure est encore en cours de négociation avec le « Moloch » que représente la rue de Rivoli. »

En effet, on n'est jamais trop prudent et, si je ne doutais ni de la bonne volonté, ni des bons sentiments de M. Marcellin, je voulais être sûr que c'était non un accord personnel de M. le ministre de l'intérieur, mais bien un accord du Gouvernement.

M. Marcellin, sans aucune équivoque, ainsi qu'en témoigne le *Journal officiel* qui relate la séance du 26 novembre 1970, page 2271, a déclaré : « Ma réponse est oui. »

L'année dernière, votre prédécesseur, monsieur le ministre, auquel je rappelais cet engagement du Gouvernement en m'étonnant que celui-ci ne tienne pas sa parole, m'a répondu en deux phrases qui trahissaient son embarras : « Etant donné que les affirmations de M. le ministre de l'intérieur l'année dernière et les miennes ces jours-ci allaient dans le même sens, M. Brousse peut légitimement s'étonner que les engagements pris ici n'aient pas encore reçu un commencement d'exécution. C'est vrai, je le constate, quelque regret que je puisse en éprouver. »

C'était en 1971 et M. Chamant suggérait la formule des contrats de programme à l'image de celui de la R. A. T. P., qui

non seulement, soit dit en passant, touche une subvention de l'Etat, mais n'acquitte plus la T. V. A. depuis deux ans et demi, si mes informations sont exactes.

Monsieur le ministre, nous attendons toujours les modalités de ces contrats de programme et nous ne pouvons pas ne pas penser qu'il s'agit là, en fait, d'un faux problème. Il est évident que la T. V. A. doit être perçue sur les recettes. Mais la subvention d'équilibre que verse une ville à une régie de transports, dont elle est bien évidemment l'unique actionnaire — autrement dit, la régie des transports, c'est la ville — ce n'est pas une recette ! Seul un artifice de vocabulaire peut laisser entendre que c'en est une.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement, qui n'a nullement pour but — je l'indique au Sénat — d'opposer Paris à la province. Au fond, il tend simplement à vous permettre, à vous, monsieur le ministre, qui êtes également maire de Troyes, ville qui possède un réseau de transports, qui paye également la T. V. A. sur la subvention d'équilibre qu'elle verse, d'utiliser le délai entre la première et la seconde lecture du budget pour trouver une solution avec votre collègue des finances.

Si non, une année de plus s'écoulera, mes chers collègues. Ce sera la quatrième et rien ne sera fait, car chacun connaît la force d'inertie des services de la rue de Rivoli. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, sur le budget des transports terrestres, je limiterai mon intervention à certains aspects de la politique de la S. N. C. F. Comme je l'ai évoqué lors du budget des P. T. T., une campagne de presse se poursuit visant à porter atteinte au secteur public et nationalisé.

Pour la S. N. C. F., l'accusation concerne « le déficit ». Partant de là, il est affirmé que l'entreprise nationalisée n'est pas rentable et que les nationalisations sont un échec.

La nationalisation de la S. N. C. F. avait un objectif bien précis : être un grand service public. C'est, selon nous, la priorité. Or, force est de constater que la politique du Gouvernement a comme priorité la satisfaction des gros utilisateurs du rail.

Certes, depuis 1969, les rapports entre l'Etat et la S. N. C. F. ont été révisés, afin que l'entreprise dispose de l'autonomie de gestion. C'est un principe que nous concevons et qui est valable, mais à condition que cette gestion ne soit pas dépendante de la toute puissance du capital, comme c'est le cas présentement. Dans une autre optique, la S. N. C. F., par ses techniques, par l'intelligence et le dévouement de ses personnels, est l'instrument irremplaçable pour donner plus de vigueur à l'économie nationale.

Dans toutes les gares de France, nous pouvons lire cet écriteau : « Le train apporte la vie ». Nous approuvons cette belle formule. Hélas ! dans les faits, monsieur le ministre, vous avez supprimé des milliers de kilomètres de lignes, d'autres le seront bientôt et ces suppressions affecteront des régions déjà déshéritées.

M. Robert Laucournet. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Roger Gaudon. Je vous en prie.

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

M. Robert Laucournet. Mon cher collègue, je voudrais ajouter un complément à votre démonstration : au-delà de la suppression des lignes, ce qui fera définitivement du Limousin ce « désert français » dont on a tant parlé, on est en train d'inventer, je crois, une autre technique qui s'appelle la « création de points d'arrêt non gérés ».

Il s'agira sans doute de gares à portes ouvertes ; on accèdera directement et gratuitement dans le train. Je pense qu'on paiera le prix du parcours à l'arrivée. Mais il est bien certain que ces gares vont être laissées à l'abandon et qu'elles se trouveront dans un état de délabrement encore supérieur à la description que nous en faisait le maire de Béziers.

A la rigueur, une telle solution serait acceptable pour les gares qui ne reçoivent que peu de voyageurs. Mais autour de Saint-Julien, cité gantière de mon département, se trouvent de petites gares dans lesquelles des artisans gantiers vont chercher tous les matins leurs colis express ou leurs marchandises et apportent les colis de livraison le soir.

Monsieur le ministre, est-ce une politique déterminée que vous entendez mener ? Ne vaudrait-il pas mieux garder un gérant, dont le salaire est minime, plutôt que de conduire à la désolation économique un certain nombre de régions de nos pays, qui ont déjà tant de difficultés à survivre ? J'aimerais vous entendre sur ce point. Cette action pour la transformation de petites gares en points d'arrêt non gérés, va-t-elle se poursuivre ?

M. Roger Gaudon. La politique de suppression de lignes va se poursuivre, M. le ministre nous l'a confirmé ce matin.

Au moment où l'on parle d'aménagement du territoire, faudrait-il en conclure que certains départements ne seront pas aménagés, puisque l'on déménage la voie ferrée ? Cette politique est dictée, selon vous, par la notion de rentabilité. Nous, nous ne nous préoccupons que de la notion de service public, c'est différent.

D'ailleurs la politique tarifaire que la S. N. C. F. pratique est significative de votre conception et c'est là où nous percevons d'où vient le déficit.

Ce sont les grandes sociétés industrielles qui profitent à bon compte du réseau ferré. D'ailleurs, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale, vous avez plusieurs fois acquiescé aux propositions de ristournes et réductions de tarifs, au nom d'une commercialisation bien comprise.

Si je me réfère aux tarifs appliqués, je constate que c'est le petit usager qui paie le plus. Par exemple, le prix moyen du kilomètre voyageur a augmenté de 383 p. 100 de 1949 à 1970, celui du trafic banlieue de 540 p. 100.

A l'opposé, les tarifs marchandises par trains et wagons complets, essentiellement utilisés par les grandes entreprises, ne suivent pas la même courbe ; de 1949 à 1970, la tonne kilométrique a augmenté de 190 p. 100.

Mais il y a plus : pour les minerais, l'indice 100 en 1949 tombe à 95,3 en 1970 ; pour le pétrole, à 102,6 ; pour les produits chimiques à 121. Et, vous le savez, certaines marchandises sont transportées par la S. N. C. F. en dessous de la valeur du coût des transports.

Qui profite de ces tarifs préférentiels ? Pas la S. N. C. F., ni le personnel, non plus les consommateurs, car les tarifs ainsi consentis, que vous obligez la S. N. C. F. à appliquer, n'ont aucune influence sur les prix. Au contraire, le coût de la vie est en hausse constante, sauf pour les pommes de terre.

Ce sont donc essentiellement les grands monopoles qui tirent profit de la S. N. C. F. Ce sont eux qui sont responsables du déficit. Voilà, monsieur le ministre, ce qu'il faut changer et que nous changerons.

Il faut appliquer une autre politique des transports, rationnellement étudiée, planifiée, harmonisée, qui reposerait sur la complémentarité des différentes techniques, éviterait tout gaspillage, exclurait les pressions intéressées des groupes monopolistes et permettrait de répondre d'une manière satisfaisante aux besoins des usagers. La S. N. C. F. devrait pouvoir disposer d'avantages financiers pour ses investissements. Il conviendrait aussi d'améliorer les conditions de travail et les salaires des routiers.

Avec la politique que nous préconisons, la S. N. C. F. trouverait sa pleine efficacité ; elle apporterait effectivement la vie dans toutes nos régions ; elle serait véritablement au service du public, de l'économie du pays, d'autant que c'est déjà un élément de grande valeur.

Pour terminer, je voudrais évoquer la situation des cheminots dont le dévouement et l'esprit de responsabilité sont d'un très haut niveau.

Si l'on en juge par leurs conditions de travail et de rémunération, on ne peut pas dire que ceux qui font fonctionner ce grand service soient payés de retour.

Puisque, monsieur le ministre, vous invitez la S. N. C. F. à consentir des tarifs de faveur aux grandes firmes, vous pourriez aussi vous montrer, vis-à-vis de la S. N. C. F., moins intransigeant et lui donner davantage de pouvoirs de négociation, puisqu'elle a son autonomie de gestion.

Les grands mouvements de cheminots qui ont eu lieu et que nous saluons sont le reflet de leur grand mécontentement face au refus qui leur est opposé de satisfaire leurs légitimes revendications. Et pourtant leur travail s'accroît si l'on en juge par le résultat de la productivité. Le trafic, qui était de 99 milliards d'unités-kilomètre en 1968, passe à 108 milliards en 1971. Par contre les effectifs pour les mêmes dates passent de 319.000 à 288.000. Les traitements des cheminots ne subissent pas les mêmes effets.

C'est pourquoi, pour l'ensemble des cheminots, nous demandons l'augmentation de leurs salaires et la progression de leur pouvoir d'achat en fonction de l'évolution du coût de la vie ; la correction de la hiérarchie actuelle pour obtenir les 1.000 francs nets par mois. Cette revendication est une nécessité, d'autant que le personnel de toutes les autres entreprises nationales est au-dessus de 1.000 francs ; enfin la réduction des zones de salaires.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que ces revendications aboutissent au plus tôt ; c'est l'intérêt de tous : des cheminots, des usagers et de la S. N. C. F.

Telles sont les remarques que je voulais faire au nom du groupe communiste à l'occasion du débat sur votre budget.

Celui-ci ne donnant pas satisfaction à ce grand service public ni au développement économique et social tant désiré par la nation, ne soyez pas étonné que notre groupe vote contre ce budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'avais pas l'intention de prendre la parole, mais les quelques réflexions fort pertinentes que j'ai entendues de la part des différents intervenants, m'y ont amené.

L'étendue hexagonale de notre pays, ses limites, l'importance de ses ressources ne sont pas telles que nous puissions nous permettre de tout faire à la fois et laisser se développer une concurrence quelque peu anarchique qui, de plus, se manifeste surtout sur certains axes privilégiés, au détriment des autres.

Quand je vois quatre formes d'organisation de transports terrestres se partager, pour ne pas dire se disputer, la faveur du public sur ces axes, cela me laisse rêveur quant aux résultats à en attendre. Je m'explique.

Nous avons la S. N. C. F., nous avons l'aviation, que je range dans les transports terrestres quand il s'agit de l'hexagone, nous avons la route et une société privée qui s'appelle l'aéro-train. Or, quand on examine les choses, un peu superficiellement peut-être, mais tout de même avec sérieux, on s'aperçoit que les actions menées par les uns et par les autres ont surtout pour objet d'empêcher le concurrent d'attirer à lui la clientèle plutôt que de l'attirer à soi.

Les exemples en sont extrêmement nombreux ; M. le président de la commission des finances en a cité quelques-uns ce matin, je n'y reviendrai donc pas. Mais il est certain que finalement, c'est l'Etat qui paie la plupart des infrastructures, qu'il s'agisse de l'infrastructure ferroviaire, de l'infrastructure routière, des équipements aéroportuaires, et j'en passe.

Les résultats de cette concurrence effrénée à laquelle on n'essaie pas, semble-t-il, de mettre bon ordre, sont tels que les voyageurs sont brimés, les contribuables pressurés. Ce n'est pas très réconfortant, d'autant plus que, dans le même temps, des régions entières semblent tout à fait délaissées.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je voulais vous livrer. Je n'ai pas l'habitude, en effet, d'intervenir longuement, et je limiterai là mon propos en pensant que vous me répondrez avec votre amabilité coutumière.

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

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je répondrai aussi complètement que possible aux questions qui m'ont été posées parmi lesquelles certaines complètent parfaitement les réflexions formulées ce matin par vos rapporteurs.

Je prendrai, si vous le permettez, les questions dans l'ordre dans lequel elles m'ont été posées, car le temps m'a manqué pour les regrouper comme j'en avais eu initialement l'ambition. Je répondrai d'abord à M. Boucheny.

En ce qui concerne le prix des transports, vous avez rappelé, monsieur Boucheny — et je vous en remercie — que j'avais pris à cette tribune, en réponse à une de vos questions orales, l'engagement de ne pas bouleverser les tarifs de la R. A. T. P. ou de la S. N. C. F. d'ici à la fin de 1972. Je puis très volontiers répondre que je maintiens cet engagement. Vous comprenez bien que je n'ai pas de raison d'y revenir, compte tenu de la politique que mène le Gouvernement pour essayer de lutter contre la hausse des prix.

Mais, monsieur Boucheny, à mon tour, je voudrais vous poser une question : pourriez-vous m'affirmer qu'au cours de l'année 1973 vous ne soutiendrez pas, de votre voix éloquente, les revendications de salaire des cheminots ? Je pense que personne, dans cette affaire, ne peut rien affirmer dans un sens ou dans un autre.

Nous savons parfaitement que dans des entreprises qui groupent un grand nombre de personnels, comme la S. N. C. F. — près de 280.000 personnes — ou la R. A. T. P., voire d'autres grandes administrations de l'Etat, comme les P. T. T. — domaine que je connais particulièrement — la masse salariale représente une partie très importante des dépenses.

Par conséquent, nous avons le choix entre deux politiques : celle qui consiste à faire reposer exclusivement sur le contribuable la charge correspondant à l'augmentation des salaires ou celle qui consiste à trouver des formules qui permettent de reporter une partie de cette charge sur l'usager lequel, à travers des augmentations de revenu ou de salaire, est assez bien placé pour en supporter une partie puisqu'il en est le principal bénéficiaire.

Monsieur Boucheny, contrairement à votre attente je ne prendrai donc aucun engagement sur la non-augmentation des tarifs ni de la R. A. T. P., ni de la S. N. C. F. en 1973. C'est une affaire de conjoncture. Nous verrons bien ce qu'il y aura lieu de faire dans l'avenir. Nous n'avons pas, je le répète, à bouleverser au détriment du contribuable un équilibre financier dont les orateurs précédents ont déjà dénoncé la précarité.

Vous m'avez également demandé à quelles dates seraient réalisés le tronçon central du R. E. R. et l'interconnexion S. N. C. F.-R. A. T. P. Je vous renvoie à l'excellent rapport de Mlle Rapuzzi, que j'ai moi-même étudié très sérieusement. Je confirme que, dans l'hypothèse la plus probable, toutes les dates avancées dans ce rapport seront tenues.

Vous vous êtes par ailleurs indigné de la faiblesse des moyens de financement qui seront mis à la disposition des transports en commun de la région parisienne. Il faudrait doubler les crédits du VI^e Plan, avez-vous dit. Evidemment, on peut toujours aller plus loin que ce qui est prévu. Je vous ferai simplement remarquer, en effectuant quelques multiplications, que ces crédits sont vingt fois plus élevés que ceux qu'avaient consenti à ce titre les gouvernements de la IV^e République. L'augmentation de 30 p. 100 des crédits d'investissements marque la ferme volonté du Gouvernement de s'attacher non pas à établir une liste de revendications que l'on peut, comme les lignes de métro, prolonger à l'infini, mais à mettre à la disposition du public tout ce qui peut raisonnablement contribuer à améliorer ses conditions de transport.

Je répondrai maintenant aux questions fort nombreuses qui m'ont été posées par M. Brousse. J'approuve entièrement, monsieur le sénateur, votre suggestion relative au nettoyage des gares. Il faut tout d'abord faire en sorte que la façade commerciale de la S. N. C. F. soit digne de ce que l'on peut en attendre. Vous avez cité la gare Maine-Montparnasse et celle de Toulouse-Matabiau; on pourrait aussi parler de la gare de Marseille-Saint-Charles. Ce que je puis dire, c'est que les usagers sont très sensibles aux améliorations qui peuvent être apportées dans les gares, telles que, par exemple, les facilités de liaison avec les autres moyens de transport.

Dans la grande œuvre d'amélioration du cadre de vie qui est en cours aussi bien à Paris que dans les villes de province, la S. N. C. F. ne doit pas être absente. J'ai bien noté vos remarques à ce sujet et nous en tiendrons le plus grand compte.

En ce qui concerne les emprises industrielles, vous me permettrez de dire, très simplement et très franchement, en ma qualité de maire, que j'en ressens les effets. La S. N. C. F. fait de gros efforts pour rétrocéder les terrains qu'elle possède et qui sont sans intérêt ferroviaire. Elle y est puissamment incitée par la nouvelle convention, modifiée en 1971, qui prévoit que les sommes qu'elle retire de ses cessions d'actifs viennent accroître les ressources de son budget d'équipement. C'est une modification importante et je dirai même une innovation dans les habitudes françaises.

Ces cessions de terrains se développent — vous pouvez, bien sûr, estimer que le rythme en est trop lent — et nous faisons de gros efforts en ce sens. Nous avons demandé à la S. N. C. F. de faire le recensement des terrains qui lui sont inutiles. Ce recensement est en cours. J'examinerai personnellement avec M. le président de la S. N. C. F. ce que l'on pourra faire en ce domaine. Le souci de bonne gestion de la S. N. C. F. est tel que ces terrains ne sont pas vendus à l'encan, au premier offrant. S'agissant de terrains industriels de grande valeur, la S. N. C. F. les utilise pour tenter de promouvoir une politique commerciale. Il lui arrive parfois de garder un terrain un ou deux ans de plus lorsqu'elle a la perspective de le vendre à une entreprise qui, en installant sur ce terrain un embranchement particulier, sera pour elle un client potentiel. Cela s'est produit dans ma ville — excusez-moi de faire cette allusion personnelle — et une telle opération n'est pas, *a priori*, de mauvaise politique.

Je suis tout à fait d'accord avec vous à propos de la communication du résultat du « rendement » — pour reprendre votre expression — des directions régionales. Peut-être jugez-vous trop coûteuses les opérations de décentralisation. Mais elles ont pour objet de donner à la S. N. C. F. cette façade commerciale que, par certains côtés, vous évoquez tout à l'heure. Par ailleurs, si nous voulons assurer une prolongation du rail par des moyens routiers, par un certain nombre de moyens dont les embranchements particuliers ne sont que les applications privilégiées, il faut que ces directions régionales deviennent de véritables directions commerciales décentralisées. On ne peut pas à la fois, à travers une action commerciale, améliorer la rentabilité de la S. N. C. F. et ne pas lui donner les moyens de cette politique. C'est dans ce sens que la S. N. C. F. a créé ces directions régionales qui correspondent tout à fait à votre souhait. Peut-être pourrions-nous, dans le prochain budget, vous soumettre des propositions concrètes sur ce point.

Je m'attarderai sur un autre problème que vous avez soulevé et qui est important : le problème Paris-province. Dans cette affaire, il faut que nous soyons tout à fait clairs. Peut-être surprendrai-je tout le monde ici en disant que les éléments de réponse ne sont pas aussi défavorables à la province qu'il n'y paraît.

J'ai étudié particulièrement cette question. Si je compare les subventions versées par l'Etat respectivement aux transports parisiens et aux transports régionaux, je constate que la subvention à la R. A. T. P. correspond à 70 p. 100 du déficit y compris les compensations des tarifs réduits et représente 830 millions de francs. La subvention affectée à la S. N. C. F.-banlieue est elle-même importante et est prise en charge par l'Etat à concurrence de 70 p. 100. Mais elle est réduite pour les deux entreprises par le versement des employeurs.

En province, un grand nombre de lignes comme celles qu'évoquait tout à l'heure M. le sénateur Brousse, jouent, vis-à-vis de nos chefs-lieux de département et de nos villes, un rôle un peu analogue à celles de la R. A. T. P. en région parisienne. Je ne vois pas de différence entre la ligne de Boissy-Saint-Léger, autrefois ligne S. N. C. F. et devenue aujourd'hui ligne R. E. R., donc R. A. T. P., et certaines lignes des environs de la ville qui m'a fait l'honneur de me prendre pour maire. Dans une périphérie de 25 à 30 kilomètres, les lignes omnibus sont consacrées au transport des voyageurs. Si nous examinons le budget de la S. N. C. F. pour 1973, nous constatons que la compensation obligatoire de service public de la S. N. C. F., c'est-à-dire le déficit du service omnibus en province, figure pour 600 millions de francs, que les correctifs tarifaires régionaux représentent 40 millions de francs et que la quote-part des villes de province dans la compensation des cartes hebdomadaires S. N. C. F. utilisées dans les banlieues de ces villes est de l'ordre de 100 millions de francs. Dans une certaine mesure, bien que cela soit plus discutable, on pourrait ajouter une part de la subvention forfaitaire S. N. C. F. Nous arrivons à un total voisin de 800 millions de francs. J'admets bien volontiers que ces estimations peuvent prêter à discussion. Malgré tout, la disparité des charges de l'Etat relative à Paris et à la province n'est pas aussi évidente qu'il y paraît si l'on tient compte des subventions de l'Etat à la Régie autonome des transports parisiens en oubliant que, dans un certain nombre de cas, les subventions à la S. N. C. F. pour certaines lignes de province jouent un rôle comparable.

En réponse à ce qui vous est apparu comme une ambiguïté, je dirai que la R. A. T. P. ne reçoit aucune subvention pour l'achat de ses autobus. Elle les finance par emprunt ou grâce à ses provisions de renouvellement. Il n'y a donc aucune différence de traitement entre le réseau de surface de Paris et les réseaux de surface de province. Je tenais à lever cette ambiguïté.

Enfin, si le Gouvernement n'envisage pas de subventionner l'exploitation des réseaux de province, il reste en revanche favorable à une prise en charge progressivement plus complète des transports parisiens par la région parisienne elle-même. Dès à présent, du fait de l'institution du versement des employeurs, la participation de l'Etat dans le total des subventions d'équilibre et indemnités de compensation versées aux transports parisiens se trouve ramenée de 70 à environ 50 p. 100, ce qui va dans le sens que vous souhaitez.

Par ailleurs, comme en témoigne le budget que je vous ai présenté ce matin, le Gouvernement s'engage très nettement dans la voie d'une participation de l'Etat aux infrastructures nouvelles. Vous voyez, monsieur le sénateur, que l'Etat marque très clairement sa volonté de subventionner, cette année, plusieurs grandes réalisations de villes de province. Ainsi que je vous l'ai déjà dit, je m'intéresse particulièrement aux études pour Toulouse et Strasbourg. Ce ne sont donc pas seulement certaines grandes métropoles qui bénéficieront des subventions de l'Etat. Nous entendons, dans le sens que vous avez évoqué, rétablir progressivement l'équilibre que nous devons à l'ensemble des Français.

En ce qui concerne le turbotrain, je dois vous dire très honnêtement, monsieur le sénateur, que je n'en connais pas le coût. Dans ce domaine, il ne faut pas prendre certaines études sur le terrain faites par la S. N. C. F. comme des études anticipant sur la réalisation. Lorsque, par exemple, en Saône-et-Loire, des études de tracé sont effectuées en vue de connaître exactement le coût d'acquisition des terrains et, par conséquent le coût de l'ouvrage, il ne faut pas considérer que les faits vont au-delà de la décision du Gouvernement qui fait référence à une saturation de la ligne Paris-Lyon.

Vous avez évoqué une question fort importante, et qui mérite effectivement un certain nombre d'éclaircissements : je veux parler de la publicité faite ces jours derniers à la prise de position du gouvernement britannique relative à la charge à l'essieu.

Je rappelle que par une décision unanime, prise au mois de mai 1972, tous les pays de la Communauté ont adopté à titre provisoire, le poids de 11 tonnes par essieu, cette décision devant être concrétisée avant la fin de l'année 1972. Parallèlement à cette décision était retenu le poids de 40 tonnes pour les véhicules, ce qui m'amenait ce matin à préciser que le passage de 35 à 38 tonnes allaient dans le sens de ce que souhaitait la Communauté économique européenne.

Comme vous, j'ai été très surpris d'apprendre que le Gouvernement britannique venait de se ranger officiellement à l'avis exprimé par une motion du parti travailliste s'opposant à ce que soient admis, dans le Royaume-Uni, les véhicules utilitaires de transport de marchandises répondant aux normes européennes envisagées. Je suis d'autant plus surpris que des négociations sur ce sujet sont en cours à Bruxelles.

Je dois rencontrer très prochainement mon collègue britannique, dans le cadre des relations bilatérales amicales que nous entretenons et, de plus, un conseil des ministres des communautés européennes doit discuter ce problème les 18 et 19 décembre en présence des représentants des nouveaux Etats adhérents, c'est-à-dire l'Irlande, le Danemark et le Royaume-Uni. La position ainsi définie par le gouvernement britannique a pour conséquence que son représentant à ce prochain conseil des ministres des communautés s'opposera aux normes européennes envisagées qui résultent d'une orientation unanime dégagée lors du conseil des Six en mai dernier.

Il est certain que si le Gouvernement britannique maintenait sa position, cela signifierait clairement que l'on ne peut pas parvenir à un accord entre les Six et au moins l'un des gouvernements adhérents. Je n'ai pas besoin de marquer devant votre assemblée le degré de gravité d'une telle situation à l'occasion de la première question évoquée en matière de transports en présence des nouveaux Etats adhérents.

En ce qui concerne le problème de la T. V. A., peut-être ma réponse, monsieur le sénateur Brousse, ne vous satisfiera-t-elle pas, mais je vais tenter d'expliquer ma position. J'ai trouvé, comme vous, cette difficile question dans le dossier du ministère des transports et je m'en suis préoccupé.

Vous avez posé le problème de l'imposition à la T. V. A. des subventions versées par les collectivités locales aux transporteurs urbains, lorsque ces subventions ont le caractère d'un complément de prix ou sont la contrepartie d'une obligation contractuelle. Il s'agit, comme vous l'avez dit, d'une question sur laquelle le Gouvernement a donné des éclaircissements.

Je comprends les protestations des maires intéressés. Aussi voudrais-je ici vous expliquer les raisons qui justifient cette règle.

Considérons, monsieur le sénateur, deux villes de même importance, ayant des réseaux de transports comparables. Dans l'une, les usagers paient le service du transport au prix coûtant. La gestion de la régie ou du concessionnaire est donc équilibrée et si son chiffre d'affaires atteint, par exemple, 10 millions de francs, à cette somme s'ajoutent 17,6 p. 100 de T. V. A., soit 1.760.000 francs. Dans la seconde ville, les voyageurs ne paient pour le service que la moitié de son coût et des subventions de la municipalité comblent la différence. Si la T. V. A. n'était assise que sur le produit de la vente des billets, à l'exclusion de la subvention, le total de l'impôt n'atteindrait que 880.000 francs, soit deux fois moins que dans la première ville, et cela pour un service identique. Une telle solution ferait donc naître des disparités anormales.

M. Pierre Brousse. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Robert Galley, ministre des transports. Je n'ai pas terminé ma démonstration, mais j'accepte bien volontiers de vous entendre.

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

M. Pierre Brousse. Monsieur le ministre, dites-nous, par pitié, quelle est la ville en France qui n'est pas en déficit à cet égard. Si le ministère de la rue de Rivoli l'a découverte, nous serions tellement heureux de la connaître !

Il y a là un faux problème. L'exemple est purement théorique car il n'existe pas une ville française — je me permets de le dire — qui se trouve dans ce cas.

M. Jacques Soufflet. Je peux en tout cas en citer au moins une : la ville d'Argenteuil.

M. Robert Galley, ministre des transports. Dans cette affaire, monsieur le sénateur, même si la démonstration, que j'ai faite d'une manière globale dans un dessein de meilleure compréhension et dans le souci de clarté qui a toujours été le mien, n'est

pas convaincante, comme il existe de réelles disparités du montant de la subvention par rapport au chiffre d'affaires, les disparités de traitement fiscal sont incontestables.

J'ajouterai que la même règle vaut pour les entreprises nationales. Ainsi, les sommes que l'Etat verse à la S.N.C.F. en compensation de réductions de tarifs, par exemple pour les familles nombreuses et les militaires, sont soumises à la T. V. A. Il en va de même pour les sommes reçues par la R. A. T. P. en compensation de sa renonciation à l'augmentation des tarifs. Ainsi, la R. A. T. P. continue à payer la T. V. A. sur la subvention d'équilibre versée par l'Etat et les collectivités locales parce qu'elle n'a pas encore pu s'engager, vis-à-vis de l'Etat, à rendre forfaitaire et temporaire cette subvention.

Je conclus en ajoutant que les subventions versées par les collectivités locales à leur réseau de transport urbain peuvent être exonérées de la T. V. A. si elles ont un caractère forfaitaire et temporaire dans le cadre des programmes d'assainissement.

Je pense, monsieur le sénateur, que vous conviendrez, à travers cette dernière phrase, qu'il y a là pour les municipalités le moyen, non pas de tourner la disposition, mais de faire en sorte de limiter, au moins dans cette affaire, le montant de la T. V. A.

J'ai tenté de vous expliquer les motifs qui ont fait retenir la solution actuelle, bien que je reconnaisse que vos arguments ne sont pas sans valeur.

Je répondrai maintenant à M. Gaudon. Je crois, monsieur le sénateur, que nous avons eu l'occasion de nous expliquer sur ce que vous appelez « les ristournes qui sont, en permanence, accordées aux grandes entreprises ».

Vous avez eu tout à fait raison de dire que le tarif voyageurs avait été sensiblement augmenté et je ne discuterai pas les chiffres que vous-même avez évoqués. Mais, monsieur Gaudon, vous qui vous faites le défenseur de la S.N.C.F., que diriez-vous si nous ne prenions pas toutes les dispositions voulues afin d'aider la S.N.C.F. à supporter la concurrence de la route dans un pays libéral comme le nôtre ? Que diriez-vous en voyant — ce que j'ai déjà regretté ce matin — la réduction du trafic marchandises de la S.N.C.F. ?

Il faut que la S.N.C.F. agisse dans le cadre de l'économie générale, qu'elle s'efforce de conserver la partie du trafic marchandises si rentable pour elle. Telle est la source, et la source exclusive, de la mesure prise par la S.N.C.F., encouragée par le Gouvernement, pour obtenir des réductions de tarifs permettant à la concurrence de jouer.

Nous sommes, monsieur Gaudon, dans le Marché commun et nous nous en félicitons tous les jours. Si, demain, un transporteur routier hollandais ou allemand se substituait à la S.N.C.F. en présentant un tarif compétitif, pensez-vous que je ne devrais pas inciter la société nationale à adapter le sien ?

Ces ristournes ne profitent donc pas, comme vous l'avez affirmé, aux « entreprises capitalistes », mais à la S.N.C.F. elle-même ; elles vont donc dans le sens de l'intérêt général.

En effet, ces fortes réductions sont permises par des économies considérables, dues à des envois massifs par trains complets. Ces trafics à forte rentabilité restent très intéressants pour le chemin de fer. Enfin il ne faut pas négliger la concurrence sévère de la voie d'eau qui impose à la S.N.C.F. une politique commerciale active si elle veut conserver ses principaux clients.

Enfin, M. Laucournet est intervenu sur les problèmes des points d'arrêt non gérés. Je crois très simplement qu'il s'agit de toutes petites gares à très faible trafic, dont nous souhaitons supprimer le personnel par économie. Le modeste trafic en cause sera maintenu, pour les voyageurs, en faisant percevoir le prix des billets, dans les trains et autorails, par le contrôleur en cours de route et, pour les marchandises, grâce au groupement en un service collectif avec desserte des principaux centres, un par canton, puis desserte routière terminale.

Notre objectif n'est pas ambigu : nous voulons économiser, partout où c'est possible, tout en maintenant des dessertes suffisantes pour les usagers.

Permettez-moi de conclure sur ce point en indiquant que nous rejoignons en cela le souci d'économie qui anime les élus, en particulier les sénateurs. Laissez-nous faire quelques économies sur ces points d'arrêt non gérés ; nous sauverons ainsi un certain nombre de lignes en France.

Je me dois, enfin, de répondre à l'intervention de M. Gaudon sur la situation des cheminots.

En début d'année, des négociations portant sur les salaires et sur les conditions de travail ont eu lieu, entre la direction générale de la S.N.C.F. et les organisations syndicales, en vue d'aboutir pour 1972 à un accord comparable à ceux qui furent conclus en 1970 et 1971.

Je rappelle que dans ses propositions successives la direction de l'entreprise avait offert à son personnel des avantages au moins équivalents à ceux des années précédentes avec, en particulier, une clause de sauvegarde plus précise.

Les organisations syndicales n'ont pas cru devoir signer un accord pour 1972 et nous l'avons regretté. Malgré l'absence d'accord, la direction a pris durant le premier semestre un certain nombre de mesures concernant les salaires et les pensions de retraite.

Pour le second semestre, afin de renouer le dialogue, la direction a reçu les syndicats les 5 et 10 octobre pour examiner en commun les mesures à prendre. Il leur a été proposé, pour les salaires et les retraites, des mesures qui, ajoutées à celles déjà prises au premier semestre, se traduisent en définitive par une majoration du salaire moyen de 8,8 p. 100, par un relèvement des pensions de 9,8 p. 100 et par une augmentation du minimum de pension de 22 p. 100.

En outre, il leur a été accordé la garantie, pour 1973, d'une rémunération nette de 13.000 francs à Paris et l'engagement a été pris de constituer un groupe de travail chargé d'étudier, pour 1973, la question des zones de majoration résidentielle.

A cet ensemble viendra s'ajouter, au premier janvier 1973, la réduction à quarante et une heures de la durée du travail hebdomadaire. Bien que ces mesures mettent les agents de la S. N. C. F. dans une situation très comparable à celle des agents des autres secteurs nationalisés, les organisations syndicales, à l'exception de la confédération générale des cadres, ont décidé de lancer un certain nombre de mouvements revendicatifs. Soucieuse de ne pas rompre les contacts, la direction a cependant invité des syndicats à participer, le 1^{er} décembre, à une table ronde ayant pour objet d'étudier les possibilités d'un accord sur la période du 1^{er} octobre 1972 au 31 décembre 1973.

Ainsi on constate que, malgré des circonstances difficiles, la direction de l'entreprise recherche constamment le dialogue avec les organisations syndicales. Il reste à espérer que, dans un effort de compréhension mutuelle, un accord puisse intervenir pour le plus grand bien des cheminots, de la S. N. C. F. et, naturellement, du public qui, en définitive, supporte les conséquences fâcheuses des arrêts de travail décidés, dont je ne sache pas qu'ils puissent participer, en quoi que ce soit, à la promotion commerciale de cette grande entreprise à laquelle nous sommes tellement attachés. (*Applaudissements sur les travées de l'U.D.R. et sur quelques travées à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (I. — Section commune ; II. — Transports terrestres) qui figurent aux états B et C.

ETAT B

I. — SECTION COMMUNE

M. le président. « Titre III : plus 3.766.090 francs. »
Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix le crédit du titre III.
(*Ce crédit est adopté.*)

ETAT C

I. — SECTION COMMUNE

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 11.200.000 francs. » — (*Adopté.*)
« Crédits de paiement, 6.075.000 francs. » — (*Adopté.*)
« Titre VI : autorisations de programme, 3.900.000 francs. » — (*Adopté.*)
« Crédits de paiement, 3.120.000 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT B

II. — TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. « Titre III : plus 3.302.878 francs. » — (*Adopté.*)
« Titre IV : plus 777.330.000 francs. »
Par amendement n° 66 rectifié, M. Pierre Brousse propose de réduire ce crédit de 147.000.000 de francs.
La parole est à M. Brousse.

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il n'est pas besoin de reprendre les arguments que j'ai déjà présentés. Simplement, monsieur le ministre, si j'ai apprécié le caractère hautement fiscal de votre démonstration, vous ne m'avez tout de même pas répondu quant à l'engagement pris au nom du Gouvernement par M. Raymond Marcellin, déjà ministre de l'intérieur, dont je puis dire — dans une confidence quelque peu publique — que sur la foi de son affirmation les grandes villes ont transféré les subventions d'équilibre en avances.

Aujourd'hui, d'avances en avances, la situation est telle que le ministère de l'économie et des finances commence à nous chanter pouilles. Nous continuons à penser qu'au-delà de vos explications, un engagement du Gouvernement garde sa valeur. Il nous faut un peu plus qu'une démonstration fiscale pour nous convaincre, malgré vos talents de démonstrateur. Au reste, ce n'est pas la première fois que je dépose un tel texte. Il ne vise nullement la région parisienne, comme l'exposé des motifs vous en convaincra :

« Il n'est pas équitable que la collectivité nationale prenne en charge seulement le déficit des transports en commun de la région parisienne.

« Toutes les villes de province, ayant un réseau de transports en commun, soit en régie soit concédé, supportent elles aussi un déficit et jusqu'à présent l'Etat s'est refusé à participer au règlement de ce déficit que ce soit au niveau de l'investissement, sauf des promesses, pour le moment, en ce qui concerne les « métros » de Lyon et de Marseille, ou à celui de fonctionnement.

« Bien plus et contrairement à l'engagement solennel pris par M. Marcellin devant le Sénat en 1970, au nom du Gouvernement, les villes de province sont toujours astreintes à payer la T. V. A. sur les subventions d'équilibre versées aux régies municipales de transports en commun. »

Je conclus, mes chers collègues, en vous demandant d'adopter cet amendement qui permettra à M. le ministre des transports de tenir une conférence au sommet avec M. le ministre de l'économie et des finances pour apporter en deuxième lecture, au Sénat et aux collectivités locales dont cette maison représente assez bien l'expression, une solution convenable sur le fond de cette affaire qui devient une mauvaise querelle.

M. Robert Galley, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Robert Galley, ministre des transports. Je n'ajouterai pas grand chose à ce que j'ai dit tout à l'heure et j'aurais mauvaise grâce à ne pas me solidariser avec M. le ministre de l'intérieur dans cette affaire. Ma démonstration était une explication de la position prise par mon collègue, le ministre de l'économie et des finances, avec lequel, je dois le dire, j'ai le même degré de solidarité qu'avec le ministre de l'intérieur.

Mon propos, monsieur le sénateur, avait beaucoup plus pour objet de faire sentir combien cette question de fiscalité était extrêmement complexe et combien, en s'engageant dans la voie qui consiste à exonérer de la T. V. A. un versement quel qu'il soit, nous risquerions de nous trouver dans une situation difficile. Le lendemain, R. A. T. P. et S. N. C. F. réclameraient les mêmes avantages. Où cela s'arrêterait-il ?

Mon propos avait également pour objet de suggérer le moyen de sortir de cette difficulté.

Cela dit, en ce qui concerne cet amendement, je m'en remets à la sagesse de l'assemblée.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. La commission s'en remet également à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 66 rectifié.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le crédit du titre IV, au chiffre de 630.330.000 francs.
(*Ce crédit est adopté.*)

ETAT C

II. — TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme : 7.680.000 francs. — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 4.868.000 francs. — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Autorisations de programme : 314.500.000 francs. — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 65.671.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions financières concernant la section commune et les transports terrestres.

Le Sénat voudra sans doute suspendre la séance pendant quelques instants. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures quarante-cinq minutes, est reprise à dix-sept heures cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

III. — AVIATION CIVILE

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

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais formuler quelques observations préliminaires.

Ce budget ne paraît pas adapté aux exigences du développement de l'aéronautique. Je constate que les retards enregistrés dans la réalisation des infrastructures aéroportuaires par rapport aux prévisions du Plan ne pourront être rattrapés par les crédits inscrits cette année et ne permettent même pas d'envisager un quelconque redressement de la situation ; que des retards dans les équipements de la navigation aérienne et des difficultés de fonctionnement résulteront de l'adoption du projet présenté ; enfin qu'un coup de frein pour la météorologie nationale sera la conséquence inéluctable de la faiblesse des moyens mis à sa disposition.

J'observe aussi qu'il y a quelques années un projet de regroupement des services du secrétariat général à l'aviation civile dans un même immeuble avait été étudié, dont l'objet était de permettre à la fois une économie de fonctionnement et une meilleure coordination des services. Or, il semble qu'aujourd'hui une politique différente soit envisagée et qui commence à se traduire par la création de rouages nouveaux, telle la délégation à l'espace aérien, dont les résultats ont d'ailleurs été extrêmement satisfaisants, par le projet d'installations à Toulouse, à Trappes ou à Rouen de la météorologie nationale, par la substitution au pouvoir de l'administration centrale de responsabilités confiées aux régions aéronautiques.

Les collectivités locales, d'ailleurs, auront du mal à ne pas considérer les régions elles-mêmes comme des administrations centrales quand on sait, par exemple, que la région aéronautique Nord exerce son autorité sur toute la partie du territoire comprise au nord d'un parallèle passant par Les Sables-d'Olonne, à moins bien entendu que des dispositions complémentaires ne soient prévues.

Ce budget est fortement marqué par l'importance que prennent, relativement aux autres secteurs, les grands programmes nationaux que sont, sur le plan de la construction aéronautique, les programmes du *Concorde*, de l'*Airbus* et du *Mercure* et, sur le plan des infrastructures portuaires, Satolas.

En ce qui concerne la construction aéronautique, la réussite des programmes suppose qu'une action soit menée en trois domaines : technique, commercial et financier, politique.

Sur le plan technique, nous apprécierons les assurances que vous nous donnerez quant à l'évolution favorable des programmes, mais je tiens à dire nettement que nombreux sont aussi ceux de mes collègues qui, comme moi, regrettent les campagnes de dénigrement menées contre le *Concorde* par des représentants français. Le caractère systématique de ces campagnes autant que les supports complaisants qu'elles reçoivent à l'étranger jettent une lumière trouble sur les mobiles qui paraissent les inspirer.

M. André Aubry. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Il est certain qu'avec le *Concorde*, l'*Airbus* et le *Mercure*, qui devront pénétrer dans un marché difficile à conquérir, auxquels il faut ajouter le *Mystère 20*, le *Mystère 10*, le *Mystère 30* et le *Corvette*, l'industrie aéronautique française dispose d'atouts très importants. Mais, nous le savons, ces programmes arrivent à un moment où la conjoncture n'est pas favorable, à un moment où le transport aérien est secoué de convulsions qui remettent en cause certaines des structures, à un moment où les compagnies rencontrent des difficultés financières importantes dans leurs investissements.

Sur le plan politique, nous devons vaincre des barrières du protectionnisme américain. Les positions du Sénat et de l'administration américaine à l'égard du *Concorde* sont-elles dictées par le seul souci de l'environnement ? On peut en douter, si on observe que d'autres obstacles se dressent devant la production européenne qui n'ont rien à voir avec le bruit, par exemple, les taxes qui frappent l'entrée aux Etats-Unis du matériel étranger.

La protection douanière est le fait de pays dont l'industrie se trouve en état de faiblesse devant celle de pays concurrents. Est-ce le cas ? Il est difficile de l'admettre. Et cette attitude est d'autant plus regrettable que l'Europe est un client non négligeable des productions américaines.

Je vois une autre preuve de cet état d'esprit dans le refus américain de participer au financement de l'*Airbus*. Il est regrettable que les contrats d'acquisition des moteurs n'aient pas laissé la porte ouverte à une négociation dans ce sens.

Tous ces faits nous prouvent, s'il en est besoin, que les règles du *business* sont très éloignées de celles du *fair play*. Il n'est pas exagéré d'affirmer, si j'excepte des cas particuliers comme la commande chinoise de *Concorde* que, compte tenu de l'état de la trésorerie des compagnies aériennes, les problèmes de financement de programmes et de crédits à la clientèle ont une importance aussi grande que les problèmes techniques.

Les constructeurs, comme les compagnies, sont contraints d'envisager à la fois des augmentations de capital et le recours aux emprunts, la S.N.I.A.S., la société nationale industrielle aérospatiale, n'échappe pas à cette règle. Nous espérons que seront prises à la fois les mesures qui s'imposent, tant en ce qui concerne le capital de la société que ses facultés d'emprunt à long et à moyen terme.

Mais il est d'autres domaines où nous devons agir. La construction américaine s'appuie, c'est vrai, non seulement pour les appareils de transport, mais aussi pour l'aviation générale, sur l'importance de son marché intérieur et sur les possibilités de financement des commandes passées par les compagnies nationales ou étrangères.

Sur le plan intérieur, a été mis au point un système d'achat par les banques d'appareils qu'elles mettent à la disposition des compagnies, en location ou en *leasing*, dans des conditions très intéressantes, grâce à un certain nombre de dispositions fiscales.

Sur le marché extérieur, l'Eximbank offre des possibilités effectives de crédits d'autant plus qu'elles sont assorties de prix fermes. Cela revient à dire que nous devons faire un effort particulier. Il est primordial que les constructeurs européens puissent également pratiquer une politique de prix fermes, les opérations étant garanties sur le plan international par la compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur — Coface — opération rendue plus difficile par le climat inflationniste que nous connaissons actuellement en Europe.

A propos de l'*Airbus*, je comprends mal les critiques et les accusations formulées à propos d'un prétendu retard de ce programme, alors que, indépendamment des problèmes techniques, il apparaît que les compagnies engagées dans l'achat de long-courriers à grande capacité n'auraient pas pu, dès maintenant, procéder à l'achat de moyen-courriers. Si l'*Airbus* avait le retard que prétend M. Jean-Jacques Servan-Schreiber, la firme *Boeing* étudierait-elle avec les Japonais le lancement d'une machine qui n'est même pas encore à l'état de projet sommaire ? La société *Lockeed* envisagerait-elle une version bimoteur du *Tristar* dont l'air de famille avec l'*Airbus* est assez significatif.

Ce qui est vrai, c'est que le programme de l'*Airbus* n'arrive pas trop tard eu égard aux possibilités d'achat des compagnies et qu'il est en avance par rapport aux programmes concurrents. Mais nous devons être vigilants pour continuer à bénéficier de l'avantage que nous possédons en arrivant les premiers sur le marché au fur et à mesure que se développe la concurrence. Cet avantage, d'ailleurs, semble s'amenuiser, puisque la firme *Douglas* a annoncé récemment la construction d'un équivalent américain de l'*Airbus*, qui volerait en 1975.

Il est donc impératif que nous puissions offrir à nos clients des conditions de crédit analogues à celles qu'offrent nos concurrents. Un groupe financier animé par la Banque nationale de Paris — B.N.P. — se préoccupe du financement du *Mercure*, tandis que le Crédit lyonnais a été désigné par *Airbus Industrie* comme chef de file d'un groupe de banques européennes. C'est également le Crédit lyonnais qui sera responsable du crédit attaché au fabricant français du *Concorde*.

Mais, en plus des facilités de paiement, il nous faut aussi, à l'instar des Etats-Unis, mettre sur pied un système européen de location d'appareils au bénéfice de nos compagnies nationales. Indépendamment de l'esprit commercial et financier de cette solution, ce serait, après les groupes Atlas et K.S.S.U., un pas nouveau vers l'unité du transport aérien européen, qui paraît chaque jour plus nécessaire.

Certes, la concertation s'amplifie. L'un des derniers exemples fut la recherche de l'accord permettant aux Etats européens d'adopter une position commune à la conférence d'Ottawa. S'il y a encore quelques bavures dans la solidarité européenne, comme l'achat de *Tristar* par la *British European Airways* — B.E.A. — ou la position belge en matière de charters, on peut noter avec plaisir la déclaration récente de M. Rippon, chancelier du duché de Lancaster, qui exprimait, a-t-on dit, l'opinion du Gouvernement britannique. M. Rippon a déclaré, précisément afin que ne puisse se reproduire l'affaire de la B. E. A., qu'il faudrait envisager d'aller au-delà de la coopération sur des projets spécifiques pour développer une politique européenne coordonnée d'achats de matériels et une coopération industrielle et commerciale plus intégrée.

C'est un langage qu'il nous plaît d'entendre lorsque nous savons que, bientôt, devra probablement s'engager, entre l'Europe et la nouvelle administration du président Nixon, une négociation globale.

Ne serait-ce pas l'occasion de faire bloc à nouveau et d'essayer d'obtenir une modification de l'attitude américaine, tant en ce qui concerne la construction que le transport aérien ?

En matière de transport aérien, nous savons quelle fut l'influence des compagnies américaines sur la scène mondiale au cours de cette période marquée par la guerre des tarifs, l'offensive des *supplementals* et des compagnies charters, les surcapacités dues à la mise en série des *jumbo-jets*.

M. Jean Filippi. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Je vous en prie !

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

M. Jean Filippi. Si je vous interromps, monsieur le rapporteur, ce n'est pas pour vous contredire ; je veux, au contraire, abonder dans votre sens.

En vertu d'une règle I. A. T. A., qui est ancienne, lorsqu'un passager prend un billet, mais ne fait pas le voyage, il est intégralement remboursé. Cette règle a été établie lorsqu'il s'agissait de développer l'aviation et de lancer les lignes aériennes.

Dans une vieille entreprise comme la S. N. C. F., si un voyageur n'utilise pas son billet, son remboursement ne se fait que moyennant une retenue de 10 p. 100. Il serait souhaitable qu'une mesure identique fût appliquée dans le domaine de l'aviation, faute de quoi, les compagnies subissent une perte de rentabilité. Comme aurait dit Napoléon, « ce n'est pas la peine de faire un croquis ».

Il faut indiscutablement aborder le problème sur le plan international, mais il est plus facile d'appliquer cette mesure sur le plan national. Si M. le ministre des transports voulait bien, après concertation avec Air France et Air Inter, faire admettre à ces compagnies — je suis sûr qu'elles le feront facilement — que les billets correspondant à des places d'avion non occupées feront l'objet d'une retenue de 10 p. 100, les deux compagnies y trouveraient un avantage.

Il en serait de même pour les voyageurs aussi car il n'y aurait plus désormais de places retenues et non occupées, ce qui laisse parfois un doute sur la possibilité de prendre tel ou tel avion.

En effet, à leur arrivée à l'aéroport, certains voyageurs doivent parfois attendre que soit effectué l'appel des présents pour savoir s'ils pourront ou non s'embarquer dans l'avion qu'ils souhaitent prendre.

Ce système est mauvais. Il serait donc de l'intérêt des passagers comme des compagnies et du Gouvernement qu'il fût mis fin à cette pratique du remboursement intégral du billet en cas d'inoccupation de la place.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Nous attendons beaucoup de la politique des tarifs promotionnels sélectifs dont Air France a pris l'initiative, ainsi que de l'adoption de la chartérisation partielle des vols réguliers.

Puisque la loi anti-trust interdit les efforts de concertation, je tiens à remercier ici la providence qui a permis que, par une coïncidence heureuse et sans accord entre elles, les compagnies aient réduit en même temps leurs fréquences sur l'Atlantique-Nord, de telle sorte que les coefficients d'occupation ne soient plus descendus à des niveaux trop critiques.

Sur le plan français, nous nous félicitons de la coopération qui s'est établie entre Air France et l'U. T. A. depuis l'accord de 1964 précisé par le protocole de janvier 1972.

Mais ne devons-nous pas nous attendre à des offensives nouvelles sur le plan des négociations internationales et des tarifs ?

Une décision est passée presque inaperçue : elle consistait à octroyer au C. A. B. — qui a pris, dès l'affaire des *supplementals*, la position que l'on sait — un contrôle direct sur les tarifs internationaux, renforçant ainsi la position de l'administration américaine vis-à-vis de ses partenaires.

Si demain, comme nous le souhaitons tous, le conflit vietnamien s'arrête, n'assisterons-nous pas à une nouvelle offensive des *supplementals* basée sur les capacités rendues disponibles par la cessation des hostilités ?

De toute façon, le phénomène charter apparaît comme irréversible et il s'agit d'harmoniser les règles du transport à la demande et du transport régulier, non seulement dans l'intérêt des deux catégories de transporteurs, mais aussi dans celui du public.

La politique française à l'égard des charters peut quelquefois ne pas paraître très nette et nous pouvons sembler rechercher, dans un certain perfectionnisme, la solution à des prix de revient plus élevés que ceux de nos voisins.

Le fait de considérer les compagnies qui utilisent des matériels identiques dans les mêmes conditions de sécurité et les faillites récentes de certaines compagnies de charters de pays

voisins ne doit pas aboutir à ce que nous nous endormions dans une sécurité trompeuse, pas plus que nous devons nous contenter de penser que le faible développement du mouvement charter en France ne tient qu'à notre position géographique par rapport aux pays du soleil.

A la vérité, nous devons faire un effort d'imagination dans l'organisation des voyages, rechercher des produits nouveaux, prospecter des marchés encore inabordés comme ceux des retraités qui constitueront une part importante de la clientèle charter dans les années à venir.

Il convient aussi d'analyser méthodiquement les différentes raisons qui nous rendent non compétitifs et de tendre vers les standards européens d'exploitation.

En ce qui concerne le transport aérien régulier, nous commençons à ressentir la nécessité de créer des relations aériennes entre les villes de province de pays voisins.

Actuellement, ce mouvement, hautement souhaitable pour le développement des économies régionales et l'aménagement du territoire, est freiné par le maintien du système des droits de trafic et des accords bilatéraux.

Nous devons, aujourd'hui, considérer les transports intérieurs européens comme des transports domestiques. Par conséquent, il faut rechercher l'assouplissement, sinon la suppression de la réglementation existante, peut-être en substituant aux accords bilatéraux des accords multilatéraux, ou encore en prévoyant, par desserte, des formules de pool d'exploitation afin que la création d'une desserte nouvelle ne suppose pas automatiquement la recherche et la création d'une autre desserte compensatoire.

Cela dit, nous sommes heureux de l'effort fait par Air France en ce domaine, de l'accord entre Air France et les compagnies du troisième niveau, comme, sur le plan national, nous nous félicitons de la coopération entre Air Inter et ces mêmes compagnies de troisième niveau.

Mais, à partir du moment où il est permis, non seulement à Air France dont c'est la vocation, mais aux compagnies du troisième niveau de sortir de l'hexagone, tant pour les lignes régulières que pour les charters, n'apparaît-il pas comme paradoxal que la compagnie Air Inter semble seule frappée d'exclusive ?

J'espère que ce problème sera résolu dans le cadre de la nouvelle convention actuellement à l'étude.

Le troisième niveau, animé par des hommes jeunes et dynamiques, a fait, en quelques années, la preuve qu'il correspondait à un besoin en mettant à la portée de certaines collectivités locales un moyen de désenclavement qu'elles ne pouvaient pas espérer auparavant.

Le troisième niveau vit encore dans des conditions qui sont très difficiles et qui le resteront tant qu'il ne pourra pas utiliser des machines de plus grande capacité, suivant en cela l'évolution de l'ensemble des compagnies.

Il faut saluer comme il convient les efforts réalisés par l'A. T. A. R. pour coordonner et organiser ce secteur.

Comme toute activité nouvelle, le troisième niveau souffre d'une inadéquation des textes réglementaires qui ne sont pas taillés à sa mesure et je souhaite, à ce propos, qu'une table ronde se tienne entre ses représentants et ceux de l'administration.

Par ailleurs, il me paraît nécessaire et urgent de consacrer son existence et sa particularité par un numéro d'inscription séparé à l'institut national de la statistique et des études économiques (I. N. S. E. E.).

Enfin, dans la mesure où nous voulons développer, non seulement les lignes radiales, mais encore les lignes d'apport, il faut sans doute étudier un système de taxes d'aéroport qui soit fonction, non seulement du tonnage des machines, mais aussi de la longueur des étapes.

Peut-être faudrait-il essayer de définir, par une réflexion commune entre les collectivités locales, Air Inter, le troisième niveau et l'administration, un schéma idéal de ce que pourrait être la desserte aérienne française pour les années à venir, comme il a été dressé précédemment un schéma des aéroports. Sans doute celui-ci n'est-il qu'indicatif ; il est cependant fort utile.

Nous en arrivons là au problème des infrastructures et de la coordination. On peut dire, sans risque de se tromper, que le transport aérien constitue le moyen le plus sûr et le plus efficace d'amélioration des transports ferroviaires. En effet, nous constatons que, chaque fois qu'Air Inter ou une compagnie de troisième niveau crée une ligne, la S. N. C. F. fait un effort particulier sur la même desserte.

Dans le même esprit, au moment où l'on réalise Satolas et où des capacités accrues vont être offertes par le transport aérien, réalisera-t-on le train Paris—Lyon dont le projet continue à être évoqué de temps à autre ?

Dans un autre domaine, j'ai parlé tout à l'heure de la coordination au sein des services du S. G. A. C., qui n'est pas toujours parfaite, mais le problème devient beaucoup plus aigu lorsqu'il s'agit de la coordination entre des administrations différentes.

Prenons d'abord l'exemple de Roissy pour constater que la conception et la réalisation des moyens de desserte sont en retard sur la conception et la réalisation de l'aéroport lui-même, alors qu'en bonne logique l'aéroport et sa desserte auraient dû être conçus en commun et que la réalisation des moyens de desserte aurait dû précéder celle de l'aéroport.

Toujours à propos de Roissy, n'aurait-on pas dû choisir l'aérotrain pour relier les deux aéroports de Roissy et d'Orly, ce qui pourrait avoir une très grande importance dans le domaine du développement du transport aérien français ?

Je suis heureux de souligner que le Premier ministre, au cours de sa récente visite de l'Est parisien, a annoncé que cette liaison Orly—Roissy se fera par aérotrain. C'est une bonne nouvelle, mais à condition que la réalisation ne tarde pas trop.

Toujours à propos de ces dessertes d'aéroports, qui sont d'ailleurs un problème d'ordre général, ne peut-on pas regretter que l'aéroport de Toussus-le-Noble, considéré comme le principal aéroport d'affaires de la région parisienne, ne dispose d'aucun moyen de desserte ?

Qu'advient-il de Coulommiers et de Pontoise ou des autres aérodromes à créer pour assurer la desserte de la région parisienne pour ce qui est de l'aviation générale ?

Le problème des aéroports d'aviation générale de la région parisienne mérite qu'on s'y arrête. Le comité du district de Paris a fait des études prospectives qui prévoient un certain volume de trafic pour les années à venir. Des aérodromes existants doivent être équipés, compte tenu des possibilités de la circulation aérienne et de l'environnement. D'autres doivent être créés. Qui financera ces aérodromes nouveaux ?

Il s'agit de la desserte de la région parisienne. Il paraît exclu soit que l'Etat les prenne en charge, dans le cadre de sa politique actuelle, soit que l'on puisse trouver un support financier auprès des communes qui vont les recevoir.

Puisqu'il s'agit d'une desserte régionale, c'est bien aux collectivités régionales qu'il faut s'adresser. Je regrette que les discussions engagées entre l'aéroport de Paris et les chambres de commerce de la région parisienne n'aient pas abouti, car c'était une solution.

C'est peut-être « la » solution ; l'aéroport de Paris conserverait, dans ce cas, certains pouvoirs de gestion technique, dans la mesure où l'exercice de ces pouvoirs est nécessaire à la coordination de la région parisienne. A moins qu'il ne soit possible de s'orienter vers une autre formule qui permette la participation des collectivités régionales.

Mais revenons à la coordination, ou plutôt au défaut de coordination entre les services. On peut citer beaucoup de cas. Est-il concevable, par exemple, que le plan d'urbanisme d'une ville nouvelle de la région parisienne ait dû être modifié partiellement — et d'ailleurs imparfaitement — alors qu'il avait déjà été communiqué aux collectivités locales intéressées, parce qu'on n'avait pas fait entrer en ligne de compte, au moment de sa préparation, l'aéroport qui n'en est pourtant distant que de quelques kilomètres ?

Il semble bien que, sauf quelques cas particuliers, ne soit pas résolu le problème de l'environnement des aéroports et de la délivrance des permis de construire.

Un autre point paraît préoccupant. Je l'ai signalé au début de cet exposé : c'est le retard pris en ce qui concerne l'infrastructure aérienne liée au développement des lignes intérieures, des lignes de troisième niveau de l'aviation d'affaires et de l'aviation de tourisme.

Selon les chiffres qui m'ont été communiqués, la part de l'Etat était de 46 millions de francs en 1972 et celle des collectivités de 90 millions de francs. En 1973, ces chiffres doivent être respectivement de 49 millions de francs pour l'Etat et de 130 millions de francs pour les collectivités.

Le rattrapage des objectifs du Plan supposerait en francs constants que l'Etat double approximativement son effort en 1974 et le triple en 1975, tandis que la part des collectivités locales, à cette même date, atteindra 200 millions de francs.

Encore ces chiffres n'incluent-ils pas les aérodromes appartenant aux collectivités ou qui seront créés par elles.

Ne courons-nous pas le risque que l'Etat n'augmente pas dans la proportion souhaitable sa contribution directe et que la charge ne retombe sur les collectivités ?

Problème accessoire, les dotations du comité n° 8 du F. D. E. S. suivront-elles la progression souhaitable ou sinon faudra-t-il rechercher des financements complémentaires ? Mais, dans l'un et l'autre cas, les collectivités pourront-elles faire face à ces charges nouvelles ? J'aimerais avoir l'avis, non seulement du ministre, mais encore du maire de Troyes. (*Sourires.*)

De toute façon, il est certain que nous devons faire tous nos efforts pour diminuer le prix des infrastructures. Pour les besoins du troisième niveau et de l'aviation d'affaires, beaucoup d'aérodromes régionaux ou locaux seront dotés d'aide à l'atterrissage.

Je tiens à féliciter le service technique de la navigation aérienne pour avoir contribué, en liaison avec une grande firme française, à la réalisation et au projet de réalisation d'aides à la navigation d'un prix très inférieur au coût actuel de ces mêmes installations. Outre que ceci pourrait peut-être permettre une percée commerciale intéressante à l'étranger, car il semble qu'il s'agisse là d'un créneau, la réduction des prix de revient fait que ces installations deviendront accessibles à un plus grand nombre de collectivités, ce qui doit contribuer à la régularité et à la sécurité du transport aérien.

Je crois qu'un effort analogue pourrait être tenté dans d'autres domaines touchant l'infrastructure et les équipements, d'autant que dans la mesure où pèsera sur elles l'essentiel des charges, les collectivités seront amenées à répercuter sur les usagers le coût de ces infrastructures. Cela ne saurait manquer de susciter des difficultés, les besoins et les motivations de l'aviation générale étant très différents.

L'aviation privée — qu'il s'agisse des propriétaires d'avions ou des aéroclubs — voit régulièrement croître les charges qui pèsent sur elle. Ce furent la suppression de la détaxe de l'essence, le caractère sélectif de la prime d'achat, maintenant la libération du taux des taxes d'atterrissage pour les machines de moins de six tonnes. Il est vrai que le taux de certaines taxes dans le passé ne payait pas parfois les frais d'encaissement desdites taxes. Il n'en reste pas moins que des problèmes se posent concernant non seulement le taux, mais encore les modalités de recouvrement des taxes. Je souhaiterais, pour ma part, qu'un dialogue s'engageât entre les utilisateurs, les concessionnaires d'aéroports et l'Etat.

Par exemple, tous les propriétaires d'avions ne sont pas des gens très fortunés, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Un certain nombre d'entre eux possèdent des machines qu'ils ont construites eux-mêmes. Certains n'effectuent pas plus de cent heures de vol par an. Les taxes, comme il est proposé dans la région parisienne, d'un montant forfaitaire annuel de 2.500 francs pour les aéroports de la première catégorie, auxquels s'ajouteront les taxes perçues sur les autres aéroports s'ils sortent de la région, représenteront pour eux une augmentation importante du prix de l'heure de vol. Ne peut-on pas leur laisser le choix, comme les finances le font à certains contribuables, entre le forfait ou le paiement au coup par coup ?

En ce qui concerne les aéroclubs, les taxes proposées sont moins élevées. Le forfait, toujours dans la région parisienne, et pour la même catégorie d'aéroports, passera cependant de 177 francs par an à 1.500 francs en 1975, auxquels, là encore, viendront s'ajouter les taxes perçues sur les autres aéroports à l'extérieur de la région. Cela frappera d'autant plus les jeunes pilotes que ceux-ci effectuent en principe des étapes courtes. Et en plus des taxes d'atterrissage seront perçues les taxes de stationnement et de passagers comme déjà certaines collectivités ont commencé à le faire.

Le comité des transports du Plan a souligné le rôle des aéroclubs dans la formation des pilotes, formation que l'Etat serait incapable d'assurer. En 1970, les aéroclubs ont formé plus de 6.500 pilotes. On peut ajouter que les crédits pour les primes d'achat ont été maintenus en valeur absolue, c'est-à-dire qu'ils ont diminué en valeur relative compte tenu de l'érosion monétaire.

Les représentants des aéroclubs tiennent un langage qui ne manque pas de pertinence. Ils font observer que sur les taxes perçues à l'occasion de la vente d'un litre d'essence, 18 p. 100 sont affectés au fonds routier. Or, on peut qualifier d'accidentels les cas où les avions utilisent les routes. (*Sourires.*) Pourquoi ne pas affecter aux aéroports le produit de ces 18 p. 100 en compensation d'une exonération de taxes ? N'y a-t-il pas là quelque chose à considérer ? Et puis, ne peut-on simplifier la mode de perception des taxes ?

Par conséquent, encore une fois, pour toutes ces raisons, il est souhaitable qu'une concertation s'établisse entre les gestionnaires d'aéroport, les utilisateurs et l'administration.

Mais puisque nous en sommes au problème de l'aviation générale, permettez-moi d'aborder un point qui constitue l'un des éléments non négligeables du prix de revient. Je veux parler des assurances. Je n'ai pas l'intention d'aborder ce problème sur le fond aujourd'hui. Je me permettrai de vous écrire à ce sujet dans les prochains jours.

Dernier problème concernant l'aviation légère : la construction aéronautique.

L'Etat, dans le passé, a distribué des encouragements sous des formes diverses. Le résultat n'a pas toujours été concluant,

soit par un certain manque de clairvoyance — le *Rallye* n'a-t-il par été refusé au concours de l'avion de grande sécurité? — soit par l'usage de la technique du saupoudrage.

Cela ne signifie pas que l'Etat doive se désintéresser de ce problème au moment où la construction de l'avion léger aborde la phase industrielle et où se fait sentir le besoin au bas de la gamme d'une machine économique. Quelle est la politique du Gouvernement en la matière?

Nous avons en France trois constructeurs principaux d'aviation générale, si j'excepte Dassault. Il y a l'Aérospatiale, Reims-Aviation qui monte et construit sous licence étrangère et Robin qui, avec le dynamisme qui le caractérise, vient d'aborder la construction métallique.

Une partie de la production d'avions légers est exportée dans le monde. Si Reims-Aviation et Robin sont en plein développement, il semble que l'Aérospatiale fasse un effort méritoire pour redresser sa situation. Je souhaite, pour ma part, que les moyens lui soient donnés pour le faire sous la responsabilité de ses dirigeants. J'aimerais aussi que vous me fassiez savoir si, à cette époque industrielle, une place vous paraît encore possible pour de petits constructeurs qui ont déjà, dans le passé, réalisé des machines intéressantes, spécialement dans le domaine des appareils économiques?

Enfin, parce que toute politique ne peut réussir que si elle est sociale, je désire attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les difficultés rencontrées par la météo pour le recrutement de ses personnels compte tenu de la disparité de leurs traitements avec ceux de la navigation aérienne, sur le problème social que posera son transfert, enfin, sur le cas des ingénieurs sous contrat 1018, première catégorie du S. G. A. C. dont la situation n'a cessé de se détériorer au fil des ans.

J'en ai terminé. Sans doute n'ai-je pas évoqué tous les problèmes et notamment celui du moteur de 10 tonnes qui fait l'objet, je le sais, de vos préoccupations. Je n'ai pu me défendre d'une certaine amertume en lisant récemment, sous la plume d'un journaliste sérieux, que les Etats-Unis paraissent considérer maintenant que le stato-réacteur sera la solution pour les hautes vitesses supersoniques, alors que nous avons abandonné les recherches en ce sens, après avoir réalisé de nombreuses années en avance, le *Leduc* et le *Griffon*.

Nous pouvons le regretter quand on peut lire ce que disait récemment M. Edward David, conseiller scientifique du président Nixon: « Il faut toujours avoir en tête la valeur commerciale de la technologie et ne partager nos connaissances avec d'autres que si l'on reçoit quelque chose en retour. » Ces paroles soulignent l'importance de la technologie de la recherche, et l'on peut regretter que les recherches concernant le stato-réacteur n'aient pas été poussées.

Mais il est inutile de ressasser les erreurs du passé, sinon pour en tirer des leçons pour l'avenir. Cet avenir peut être ce que nous voulons, à condition de le vouloir réellement.

Sous le bénéfice de ces observations votre commission des finances vous propose l'adoption des crédits de l'aviation civile. (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, votre commission des affaires économiques et du Plan s'est appesantie plus particulièrement sur trois ordres de question: la situation de nos compagnies aériennes, la situation des aéroports, plus particulièrement celle de l'aéroport de Paris, enfin, le grave problème des constructions aéronautiques.

Ces problèmes, pour être envisagés dans leur ensemble, doivent être placés dans la conjoncture du transport aérien à l'échelle mondiale qui, en 1971, a connu une très faible progression. En effet, elle a été seulement de 4,9 p. 100 pour le trafic passagers, c'est-à-dire la moitié du pourcentage qui avait été enregistré l'année précédente.

Pour le fret, la situation est encore moins brillante. Mais si nous entrons dans le détail des chiffres, nous constatons que dans des relations, comme celles de l'Atlantique-Nord, les services réguliers ont crû de 4,6 p. 100 pour les passagers et de 10,3 p. 100 pour le fret, alors que le trafic d'ensemble de cette ligne, y compris les charters, a progressé de 29,7 p. 100 pour les passagers et de 101 p. 100 pour le fret. C'est donc dire la place importante que prennent les charters dans le trafic général et, par conséquent, la lutte acharnée que doivent mener les compagnies aériennes pour les concurrencer.

Cette lutte se traduit essentiellement par une baisse des tarifs, qui se produit à un moment où le coût du transport aérien apparaît comme la marge la plus compressible des voyages « tout compris » et où les compagnies aériennes doivent faire face à des investissements très importants pour les

Boeing 747 gros porteurs, les *Tristar*, les *D. C. 10*, et, en ce qui nous concerne, le *Concorde*, l'*Airbus* et *Mercure*. La situation d'Air France dénote dans l'exploitation une réduction sensible du rôle des *Caravelle* au profit d'autres appareils, plus adaptés, plus modernes que celui-ci qui avait eu, à l'époque, un succès considérable. On peut remarquer que le rendement d'exploitation des gros porteurs, des *Boeing 747*, reste très inférieur à celui des autres types d'appareil, et qu'il est nécessaire d'avoir un taux de remplissage d'au moins 55 p. 100.

La croissance du trafic d'Air France a été faible — 3 p. 100 — sur l'ensemble de ses rotations. Mais elle a atteint 6,6 p. 100 en ce qui concerne les avions moyen-courriers. Ce trafic s'est d'ailleurs développé dans des conditions différentes puisque si, sur certaines lignes il est en diminution par rapport à l'année précédente, il est en augmentation sur les lignes du Proche-Orient, où l'on passe d'un chiffre négatif à + 35 p. 100.

Il faut cependant signaler que, pour son trafic global, Air France, qui occupait le huitième rang derrière les six grandes compagnies américaines et la B. O. A. C., se trouve maintenant au dixième rang, derrière la *Japan Airlines* et la *Lufthansa*. Notre compagnie nationale, qui occupait en 1967 la troisième position pour le trafic international, n'occupe plus aujourd'hui que la cinquième, après la *Japan Airlines*, la B. O. A. C., la T. W. A. et la *Lufthansa*.

Cependant, il faut remarquer qu'en 1972, pour Air France comme d'ailleurs pour l'ensemble des compagnies aériennes, une amélioration sensible s'est produite et que, pour les neuf premiers mois, le trafic a augmenté de 24 p. 100.

Air France continue par ailleurs à développer son réseau entre l'étranger et les principaux centres de province, crée des lignes saisonnières et augmente son trafic sur le Pacifique à la suite d'accords passés avec l'U. T. A.

Son déficit d'exploitation a été en 1971 de 28 millions de francs, qui a été absorbé d'ailleurs par les résultats des exercices précédents. En 1972, la compagnie espère un solde bénéficiaire, ce qui est d'ailleurs flatteur pour elle, car ce résultat contrastera heureusement avec le bilan de la plupart des autres transporteurs aériens.

Nous avons réclamé pendant des années qu'Air France dispose d'une chaîne hôtelière comme la T. W. A. dispose des chaînes Hilton. Cela, désormais, est fait. En 1975, sa filiale « Hôtel France International » contrôlera 4.675 chambres. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Quant à l'U. T. A., l'augmentation de son trafic a été de 6 p. 100, c'est-à-dire supérieure à la moyenne mondiale. Là aussi, les résultats sont très différents selon les lignes. En 1971, la compagnie a réalisé un bénéfice qui lui permet d'affecter une somme importante aux amortissements et une amélioration est prévisible pour 1972.

De son côté, la compagnie Air Inter a un programme important de modernisation de sa flotte, puisque cinq *Caravelle XII*, c'est-à-dire des appareils de 125 sièges, seront en service au début du mois d'avril 1973; dix *Mercure* ont été commandés, dont cinq seront en service en 1974.

Le trafic d'Air Inter — 2.791.000 passagers — représente 81,19 p. 100 du trafic intérieur, bien que cette proportion soit inversée pour la Corse. Nos collègues représentant ce département sont intervenus en commission pour signaler qu'il était intéressant que la Corse continue à être desservie par deux compagnies, d'une part, par Air France, capable de mettre en service des appareils gros porteurs — avantage qui disparaîtra progressivement lorsque Air Inter aura reçu ses *Mercure* — d'autre part, par Air Inter puisque cette compagnie, ayant une clientèle importante d'hommes d'affaires, voit un certain nombre de ses places libérées en période de vacances et peut donc affecter à cette liaison les appareils disponibles.

Tout à l'heure, le rapporteur de la commission des finances, notre collègue M. Fortier, évoquait le problème des charters. Je vais vous citer des chiffres qui sont éloquentes: les charters représentent 72 p. 100 du trafic des Baléares, 2 p. 100 seulement du trafic de la Corse, tandis que le trafic des aéroports corses ne représente que le dixième de celui des aéroports des Baléares.

Reste à savoir si l'on peut autoriser des charters étrangers. En théorie, je crois que les autorisations sont données assez librement pour l'arrivée de l'étranger vers la France, mais que l'on est beaucoup plus restrictif pour la sortie de la France vers l'étranger. Cela me rappelle un peu la boutade d'Alphonse Allais qui estimait stupide de faire des réductions pour les retours puisque, quand les gens étaient partis, il fallait bien qu'ils reviennent! (*Sourires*.) Il est évident que, lorsqu'un avion arrive plein quelque part, il ne peut pas repartir à vide; il faut qu'il puisse repartir chargé.

Au point de vue de l'économie touristique, notamment dans la région méditerranéenne, un effort doit être envisagé. Il serait souhaitable en tout cas que notre compagnie nationale développe sa filiale charters, car celle-ci n'est équipée que de *Caravelle*.

velle, appareils qui paraissent un peu dépassés si l'on veut concurrencer les autres compagnies, équipées, elles, d'avions gros porteurs.

La progression du trafic d'Air Inter a été faible en 1971 — plus 6,69 p. 100 — bien que supérieure à l'accroissement du trafic sur le plan international, et ce en raison des conflits sociaux du printemps.

Les principales radiales se développent normalement, mais, malheureusement, les transversales ne se développent pratiquement pas. Peut-être conviendrait-il, au moment où l'on parle de décentralisation, si l'on veut éviter que toutes les autoroutes, toutes les voies ferrées, tous les moyens de communication n'aboutissent à Paris, d'envisager une politique qui facilite ces transports radiaux.

Le fret tient une faible part dans les transports d'Air Inter, parce que les appareils de cette compagnie ne sont pas équipés à cet effet et qu'une organisation à terre devrait être mise en place, ce qu'a fait la S.N.C.F. pour ses groupages. En 1972, le nombre de ses passagers a augmenté considérablement, puisque sur aucune ligne le taux d'accroissement n'est inférieur à 18 p. 100. On constate également un faible accroissement du fret, qui se développe d'une manière très irrégulière, suivant les rotations, et l'on obtient sur certaines lignes un coefficient de remplissage de 70 p. 100, ce qui paraît très élevé.

Enfin, il faut signaler que l'établissement des horaires a permis d'augmenter la durée d'occupation des appareils de 5 p. 100 en moyenne, résultat appréciable qui entraîne une diminution des prix de revient.

Si l'année 1971 a été déficitaire, il faut néanmoins souligner que la participation des collectivités locales aux recettes est tombée de 2,23 à 0,76 p. 100 et qu'à la fin du mois d'août 1972 elle ne dépassait pas 272.000 francs.

Air Inter espère réaliser en 1972 un bénéfice de l'ordre de 18 millions de francs, ce qui permet de mesurer le chemin parcouru depuis la création de la compagnie, mais qui est manifestement insuffisant pour permettre une politique d'auto-financement et de modernisation du matériel dont la compagnie a un urgent besoin.

Enfin, reste le problème des compagnies que l'on appelle, suivant un néologisme dont je n'ai pas encore très bien compris l'origine, « les compagnies de troisième niveau ». Ce sont douze sociétés d'importance extrêmement variable qui exploitent un matériel assez hétéroclite et qui ont transporté environ 5 p. 100 du nombre des passagers sur les lignes intérieures. Ces compagnies se sont groupées dans l'association des transporteurs aériens régionaux, organisme qui est présidé par M. Maurice Ziegler ; elles desservent vingt-cinq lignes permanentes ou semi-permanentes contre deux en 1968.

Votre commission a manifesté la sympathie et l'intérêt qu'elle portait à l'activité de ces sociétés aériennes complémentaires ; elle a estimé cependant que des regroupements s'imposaient et que la compagnie Air-Inter devait jouer dans ce domaine un rôle de coordination. Il importe de définir les conditions dans lesquelles la desserte d'une ligne actuellement exploitée par des appareils légers pourra être intégrée demain au réseau principal.

Le problème se posera d'ailleurs pour ces compagnies, lorsqu'elles voudront exploiter des appareils dont la masse au décollage dépassera 5,7 tonnes, car la réglementation en vigueur oblige à recruter des pilotes de première catégorie percevant des salaires nettement plus élevés que ceux que l'on était habitué à payer jusqu'à présent.

Je ne reprendrai pas la question des relations au-delà de nos frontières, qui a été soulevée par notre collègue M. Fortier. Nous l'avions évoquée lors de la création d'Air Inter, en considérant que les transports aériens devaient être pensés à l'échelle européenne.

Je voudrais toutefois lever une objection. On fait souvent le reproche à Air Inter de pratiquer des tarifs élevés. Dans un tableau de mon rapport écrit, j'ai fait un certain nombre de comparaisons. Je n'en retiendrai qu'une. Un voyage de Bordeaux à Lyon, soit 454 kilomètres, coûte 205 francs ; un voyage de Paris à Francfort, soit 474 kilomètres — c'est-à-dire une distance à peu près équivalente — coûte 243 francs. Or, Air Inter inclut dans le prix du billet 17,6 p. 100 de T.V.A. et paie la taxe sur les carburants, ce qui représenterait, si elle ne payait pas cette taxe, une amélioration d'environ 2 milliards de francs.

Telles sont, mes chers collègues, rapidement exprimées, mes réflexions sur l'activité de nos compagnies aériennes. Elle est satisfaisante dans une conjoncture qui a été difficile et participe au redressement général du transport aérien dans le monde avec des pourcentages de redressement supérieurs à ceux de la plupart des compagnies. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris, la progression du mouvement d'avions a été faible : 3 p. 100 seulement. Cela s'explique également par les événements sociaux du printemps 1971

et par la plus grande capacité de transport des appareils puisque le nombre des passagers était, lui, en augmentation de plus de 9 p. 100. Si l'on tient compte du trafic pendant les mois non perturbés par la grève, l'augmentation atteint 14 p. 100.

L'augmentation du fret est faible : 5,1 p. 100 seulement. Mais la valeur des marchandises traitées — 18.448 millions de francs — représente à peu près le dixième du trafic extérieur français.

En 1972, le trafic total devrait se situer aux alentours de 15 millions de passagers et de 250.000 tonnes de fret, chiffres inférieurs aux prévisions du Plan, mais correspondant à celles de l'aéroport de Paris.

Comment se situe l'aéroport de Paris par rapport à ses voisins européens ?

Paris, pour les passagers, conserve la deuxième place derrière Londres, 20.829.000 passagers, et devant Francfort, près de 10 millions de passagers. Remarquons cependant que les quatre aéroports de l'Allemagne fédérale totalisent 24 millions de passagers, ce qui ramène cette avance à de plus justes proportions.

Pour le fret, l'aéroport de Paris occupe la troisième place après Londres et Francfort et avant Amsterdam. Mais, là encore, le problème que nous évoquerons tout à l'heure des nuisances aux abords des aérodromes doit être pris en considération car, pour le fret, les escales se font à toute heure. Si donc les heures de fréquentation de cet aéroport étaient réglementées, nous risquerions de voir le trafic de fret détourné, vers Amsterdam notamment — le cas s'est déjà produit pour certaines compagnies étrangères — et nous ne bénéficierions pas de la croissance de ce trafic international.

Des travaux importants sont réalisés sur nos aéroports. Différents aménagements ont été effectués à Orly, notamment pour le fret, et une installation expérimentale antibrouillard y a été mise en place. Au Bourget, aéroport qui est appelé à ne plus être un aérodrome commercial, aucune opération notable n'est à signaler.

A Roissy-en-France, la première tranche d'installations qui permettra de recevoir 7 à 8 millions de passagers et 250.000 tonnes de fret doit entrer en service au deuxième semestre de 1974. Les travaux se poursuivent normalement.

Un certain nombre de membres de votre commission ont été frappés par la conception extrêmement utilitaire de la gare de Roissy-en-France qui sera vraiment une usine à traiter le passager. On n'y fera pas plus de 200 mètres à pied, mais on sera peut-être surpris de ne pas trouver ce qui faisait quand même le charme des aérogares. Ce matin, monsieur le ministre, nous avons parlé de la propreté et de l'accueil des gares. Je ne doute pas que l'aérogare de Roissy-en-France soit très propre. Elle sera même peut-être un peu froide.

J'en viens aux dessertes entre Orly et Paris, entre Orly et Roissy-en-France, problème qui a été évoqué ce matin à propos des crédits de la S.N.C.F. Le doublement de l'autoroute A-6, la mise en œuvre de la liaison Orly-Rail inaugurée en mai dernier n'ont pas apporté de solution au problème.

Rien n'est prévu pour permettre les transbordements à Orsay et à Pont-de-Rungis alors que les voyageurs sont encombrés de valises. On ne trouve même pas la plupart du temps de porteurs. Ce système ne correspond pas à l'idée moderne que l'on peut se faire dans notre pays d'une telle liaison.

Nous sommes amenés à reprendre une fois de plus l'idée de l'aérotrain. Bien que les autorités aéroportuaires estiment qu'en 1980 il n'y aura pas plus d'un million de voyageurs transitant entre Roissy et Orly, ce qui exigera un sérieux aménagement des horaires des compagnies, même en admettant ce chiffre, les moyens conventionnels actuels ne permettront pas d'assurer les correspondances dans de bonnes conditions. C'est pourquoi nous souhaiterions vivement que la solution de l'aérotrain soit rapidement étudiée.

Je me suis réjoui d'entendre M. Fortier dire que le Premier ministre avait fait une déclaration dans ce sens. J'espère que vous le confirmerez.

M. Jean Bertaud. Cette déclaration a été faite à Vincennes !

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Je vous remercie, bien que ce nom évoque de mauvais souvenirs !

Par ailleurs, dans le cadre de la pollution, un autre problème, très à la mode, se pose, celui des nuisances. Ce problème des nuisances pourrait, s'il n'était pas traité d'urgence, avoir des répercussions extrêmement importantes sur l'activité du nouvel aéroport de Roissy-en-France.

Certes, l'emplacement choisi se trouve dans une zone de faible urbanisation. Mais on y trouve cependant des constructions existantes et il a été déterminé trois zones de bruit d'inégale intensité, qualifiées par ordre de décroissance : zone A, zone B, zone C.

Un protocole d'accord passé entre l'Aéroport de Paris et les départements des transports à l'équipement à la fin de 1970, précisait qu'aucun permis de construire ne serait accordé en

zone A, qu'en zone B, aucune extension des périmètres d'urbanisation ne serait autorisée, ni aucun programme d'ensemble de locaux d'habitation. De même, certaines constructions à destination publique, comme les hôpitaux, les crèches ou les écoles, seraient interdites, sauf s'il était procédé à une insonorisation.

Personnellement, j'estime qu'il est important que des zones entières ne soient pas laissées inoccupées ou interdites. Tôt ou tard, une pression se manifesterait et les réglementations les plus solides seraient tournées. Pour certaines constructions publiques, on peut prévoir une insonorisation, qui permet d'obtenir des résultats absolument remarquables. Il suffit de descendre à l'hôtel Hilton d'Orly pour se rendre compte qu'on n'est absolument pas gêné par le bruit des avions. C'est d'ailleurs une des préoccupations de l'Aéroport de Paris pour l'équilibre financier de sa gestion, nous en parlerons tout à l'heure.

Monsieur le ministre, les questions qui me viennent à l'esprit concernent d'abord les constructions existantes. Quelles sont les solutions envisagées ? Si on pense à les insonoriser, qui paiera ? Un projet de loi concernant les nuisances sera-t-il déposé ? Une législation analogue à celle qui existe en Allemagne ou en Suisse sera-t-elle promulguée ?

Nous craignons que dans l'avenir, dans quelques années, sous la pression des événements, — car l'activité de l'aéroport va entraîner naturellement des mouvements — sous la pression d'organismes locaux, peut-être même de collectivités locales, des constructions ne s'édifient, quitte après à venir protester contre le bruit. Il y a des précédents, celui de l'aéroport d'Orly, par exemple.

Si l'on devait réglementer, pour Roissy, comme on l'a fait pour Orly, les heures de fréquentation de l'aéroport, on risquerait de compromettre l'avenir de son exploitation. C'est d'ailleurs un argument valable pour tous les aéroports. En ce qui concerne les investissements, 2.800 millions en francs courants sont prévus pour le VI^e Plan, 5.400 millions pour VII^e Plan. Ces crédits semblent permettre le développement imposé par la demande. Mais il faut remarquer que ces chiffres, s'ils sont satisfaisants quant aux investissements qu'ils permettront, sont supérieurs au chiffre d'affaires de l'Aéroport de Paris. Un problème d'autofinancement va donc se poser à l'établissement, qui devra avoir recours à l'emprunt, ce qui se traduira par de nouvelles charges financières, et par conséquent, par une nouvelle diminution des marges d'autofinancement.

En 1971, la gestion de l'Aéroport de Paris se solde par 15 millions de déficit. Une légère amélioration est prévue en 1973, mais en 1975, un déficit de l'ordre de 100 millions est envisagé. Les aides correspondantes ont été accordées pour cette période, puisqu'une dotation en capital — assortie cependant d'un intérêt de 5 p. 100 — de 120 millions en 1971, de 45 millions en 1972 et de 95 millions en 1973 doit permettre à l'établissement de faire face à ses investissements ; mais cela se traduit aussi par un report dans le temps des charges financières.

L'établissement a établi un plan qui peut se résumer en quelques grandes lignes : souplesse tarifaire plus grande ; développement d'activités annexes : zones industrielles et commerciales sur les aéroports, participation à des filiales commerciales, réemploi de la zone Sud du Bourget ; compensation ou suppression des charges supportées par l'aéroport de Paris pour le compte de l'Etat ; aménagement notamment du prélèvement de 16 p. 100 sur les redevances d'atterrissage ; approbation de programmes d'investissements pluriannuels, avec définition à l'avance des montants d'emprunts autorisés chaque année et de la part du F. D. E. S. dans ces emprunts ; enfin, mise au point des règles pluriannuelles de participation de l'Etat au financement des infrastructures aéroportuaires, par analogie avec les ports maritimes.

Notre commission, monsieur le ministre, souhaiterait savoir quelle est votre opinion et celle du Gouvernement sur ce projet.

L'ensemble des aéroports de province et d'outre-mer ont connu un grand développement. Il est à noter pour la première fois que l'aérodrome de Tahiti-Faa connaît un trafic de passagers supérieur à celui de Toulouse. Les Antilles françaises connaissent également une grande augmentation de trafic.

Différents travaux sont en cours. Les plus importants ont lieu à Lyon-Satolas. Le nouvel aérodrome pourra traiter, en 1975, 2 millions de passagers contre 900.000 aujourd'hui à Bron. Cet aérodrome sera réalisé avec 50 p. 100 de participation de l'Etat.

Je note aussi : à Nice, l'allongement en cours de la piste n° 1 de 2.680 mètres à 3.000 mètres ; à Marseille, l'allongement de la piste principale de 3.000 mètres à 3.800 mètres.

Enfin, différents aéroports bénéficient de travaux, notamment celui de Perpignan, qui pourra recevoir des quadri-réacteurs. Outre-Mer, la piste de Fort-de-France peut recevoir des Boeing 747.

J'aborderai maintenant, si vous le voulez bien, le chapitre qui a posé le plus de problèmes et le plus de soucis à notre commission : celui des constructions aéronautiques. Nous nous

arrêterons essentiellement à trois avions : le *Concorde*, l'*Airbus*, le *Mercure*. Un de nos collègues interviendra probablement tout à l'heure en ce qui concerne les hélicoptères.

Trois *Concorde* ont déjà volé et au total ont réalisé 1.275 heures de vol dont 325 à plus de un mach. Le prototype 002 a volé autour du monde : de Fairford, en Grande-Bretagne, à Toulouse via Athènes, Téhéran, Bombay, Bangkok, Singapour, le Japon, les Philippines et l'Australie, le golfe Persique et le Liban. Ce voyage a duré plus de 70 heures dont 23 heures en supersonique ce qui constitue véritablement un test pour le *Concorde*. Aucune panne notable n'a été signalée. L'avion s'est bien comporté, décollant par un temps très chaud et ayant traversé une zone très froide, moins de 90 degrés à 17.000 mètres d'altitude, entre Bombay et Bangkok.

Les mesures faites au sol sur le trajet de l'avion, pendant la traversée du continent australien notamment, ont permis d'observer que l'intensité du bang supersonique n'était pas de nature à exclure le survol des zones habitées. Ce sont des éléments extrêmement favorables sur le plan technique.

Sur le plan commercial, faisons le bilan d'exploitation de l'appareil. Il faut signaler d'abord que le tonnage de carburant nécessaire au voyage et aux réserves de sécurité représenterait 51 p. 100 de la masse totale de l'avion, ce qui, si l'on tient compte du poids à vide, ne laisse qu'un pourcentage de 7 p. 100 pour la charge marchande. Si l'on considère que les seules réserves de sécurité représentent 20 p. 100 du poids de l'appareil à son décollage, il apparaît qu'une négociation sur les procédures d'atterrissage est nécessaire. Un grand progrès serait marqué si cet avion pouvait bénéficier d'une procédure d'atterrissage particulière.

Cet appareil, qui pourrait être en service commercial au début de 1975, sera la continuation de l'avion de présérie 02 et sera équipé d'un réacteur de 38.000 livres de poussée au lieu de 28.800 pour le premier prototype.

Ce qui est à noter — car c'est un facteur important et intéressant — c'est que les nouveaux réacteurs permettront une économie de 5,8 p. 100 de la consommation de carburant, la suppression presque totale des fumées et une sensible réduction du bruit.

Sur le plan des frais de développement, les conditions financières ont été lourdes puisque ce programme, aux conditions économiques du 30 juin 1971, est évalué à 12.960 millions de francs, dont 6.438 millions à la charge de la France. Même en tenant compte de la dépréciation de la monnaie, on voit que le crédit prévu au départ a été majoré d'un coefficient de 2,5, ce qui paraît tout de même très important, je dirai même trop important.

Le prix de vente de cet appareil en fait un avion coûteux. Si les constructeurs estiment son prix à 260 millions de francs, soit 208 millions pour l'appareil, plus 51 millions pour les pièces de rechange, les compagnies *Air France* et *B. O. A. C.* sont d'accord pour penser que son prix sera de 291 millions de francs.

Il est à noter qu'à l'heure actuelle, quinze appareils ont été vendus. On attend les décisions notamment de *Pan American*, de *Japan Air Lines*, de *Continental Air Lines*, et de *Quantas*. Les constructeurs espèrent vendre 150 appareils. On peut dire de cet avion qu'il représente une percée technique intéressante et fort appréciable, que ce sera peut-être un demi-succès commercial, mais que c'est une mauvaise opération financière.

Le coût de l'exploitation de cet appareil est très différent suivant les cas envisagés. Si l'avion doit transporter 100 passagers au maximum, le coût du kilomètre est inférieur de 40 p. 100 environ à celui du gros porteur américain *Boeing 947*. Si au contraire il doit transporter 400 passagers, alors le prix du kilomètre-*Concorde* est de 75 à 80 p. 100 plus élevé que celui du *Boeing 947*.

A propos des nuisances, il faut tout de même souligner que, contrairement à ce qui a été dit, le bruit est inférieur au décollage et à l'approche à celui du *Boeing 707*, même s'il est légèrement supérieur à celui des avions de la nouvelle génération. Le bruit latéral cependant excède celui de tous les autres appareils en service. J'ai dit tout à l'heure que l'avion n'émettrait pas de fumée.

Le bang sonique n'est pas gênant, sauf lorsqu'on passe de la vitesse subsonique à la vitesse supersonique. Cependant, malgré cela, un certain nombre de pays ont interdit le survol de leurs territoires, notamment la Suisse, la Suède, le Japon, les Etats-Unis, et plus curieusement, la Grande-Bretagne. D'autres pays étudient des tracés de corridors supersoniques, ce qui serait une façon de résoudre ce problème.

J'en viens à l'*Airbus A 300 B*. Cet appareil permettra de transporter 20 containers de quatre mètres cubes cinquante chacun et des armoires pour valises de passagers de dix mètres cubes, c'est-à-dire qu'on pourra, avec cet avion, faire des transports mixtes — comme cela existait autrefois dans la marine marchande — et arriver à un coût d'exploitation intéressant.

Le premier vol a eu lieu le 28 octobre ; les numéros 3 et 4 sont en cours d'assemblage et la construction d'une première tranche de huit avions est déjà entreprise ; l'approvisionnement pour une seconde tranche est entamé. La construction de cet avion occupe 10.000 personnes dont 3.700 à l'aérospatiale seule.

Il semble que le coût de construction ne dépassera pas les prévisions, ce qui est à souligner. Pour l'instant, 10 appareils ont été vendus : 6 à *Air France*, 4 à *Ibéria*. Cependant cet avion a des concurrents sérieux avec le *D-C 10*, le *Tristar* et le *Lockheed 1011* et l'annonce faite par Douglas de la mise en chantier d'un biréacteur DC-10 moyen-courrier, qui pourrait sortir en 1975, n'est pas pour apporter une note optimiste à une situation qui est tout au moins préoccupante.

Je voudrais exprimer mon désaccord avec mon collègue M. Fortier quand il dit qu'*Airbus* ne vient pas trop tard. A une époque où il n'était pas encore sénateur, le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Coudé du Foresto, et moi-même avions pensé qu'il fallait garder les cerveaux pour étudier *Concorde* et mettre rapidement en fabrication le *Galion*, version améliorée de *Caravelle*, pour répondre à une demande pressante. La meilleure preuve que le marché pour ce type d'appareil était ouvert est que les Américains ont livré près de 2.000 avions de cette catégorie.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Il n'y avait pas de moteur !

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Il ne faut pas revenir en arrière et regretter ce qui a été fait.

En ce qui concerne la commercialisation d'*Airbus*, les constructeurs espèrent placer 260 unités bien que, pour couvrir les frais de construction, il faudrait en vendre 350.

Enfin, le *Mercur*, équipé d'un système d'atterrissage tous temps lui permettant une visibilité horizontale de 105 mètres et verticale de 15 mètres, dont *Air-Inter* a passé commande, sera un appareil sûr, mais il sera concurrencé par le *Boeing 727-200* dont 430 exemplaires ont déjà été vendus.

Voilà, mes chers collègues, ce que l'on pourrait dire sur la construction aéronautique proprement dite.

Pour terminer, je vous entretiendrai brièvement des moteurs. La S.N.E.C.M.A. participe pour 40 p. 100 à la fabrication du moteur de *Concorde*, à l'assemblage du moteur de l'*Airbus* pour 5 p. 100 de sa valeur ; elle fabrique certains composants à concurrence de 22 p. 100 du prix de l'ensemble du moteur. Par ailleurs, la S.N.E.C.M.A. développe l'arrière-corps du moteur *Pratt et Whitney* qui devrait équiper le *Mercur*. Mais l'opération la plus importante, c'est le développement d'un moteur de 10 tonnes de poussée. Ce moteur équiperait des avions subsoniques moyen-courriers d'une capacité de 180 à 200 places à décollage conventionnel ou à décollage court.

Le démarrage a été bon mais, en 1971, des difficultés ont surgi avec l'administration américaine qui refusait certaines pièces du cœur du moteur. Des négociations sont en cours entre les sociétés et, je le pense, entre les gouvernements. Monsieur le ministre, nous aimerions savoir où nous en sommes.

En conclusion, je ne ferai pas la synthèse de tout ce que je viens de dire.

Notre commission se félicite de la nette reprise de l'activité des transports aériens et, par conséquent, de leur situation financière. Elle insiste tout particulièrement sur le problème des liaisons entre la capitale et les aéroports, et entre les aéroports eux-mêmes.

Sa principale source d'inquiétude provient de la situation et des perspectives de nos constructions aéronautiques. En raison de la situation difficile des sociétés, de certaines restrictions d'emploi, notamment pour la construction de *Concorde*, imposées par de nombreux pays, de l'adaptation de cet appareil à un nombre limité de liaisons, ne serait-il pas bon de vous pencher, en collaboration avec nos partenaires européens, ou peut-être avec d'autres puissants voisins étrangers, sur un superpersonnel d'une capacité plus grande, 250 à 300 places, qui pourrait assurer sa rentabilité ?

Sous réserve de ces observations, votre commission propose d'émettre un avis favorable au budget de l'aviation civile. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la qualité des exposés, aussi bien écrits qu'oraux, présentés par vos rapporteurs, me dispensera d'entrer dans le détail des chiffres budgétaires. Je me bornerai donc à compléter les propos qui ont été tenus et auxquels, dans l'ensemble, je souscris entièrement.

Je tenterai, dans le temps qui m'est imparti, de traiter des sujets qui, me semble-t-il, préoccupent votre assemblée et qui, suivant un plan très globalement établi par MM. Fortier et

Pams, peuvent être regroupés autour de trois thèmes essentiels : le développement du trafic aérien et la situation des compagnies aériennes, les aéroports et leur environnement, en y incluant les problèmes d'accès, et les perspectives des programmes de constructions aéronautiques français.

Je répondrai ensuite aux questions qui m'ont été posées, aussi bien sur l'aviation de troisième niveau que sur l'aviation légère.

Je ne rappellerai donc que très brièvement pour commencer les grandes lignes du budget de l'aviation civile qui se caractérise essentiellement par une amélioration sensible des moyens des services : progression de 11 p. 100 du titre III, qui passe de 563.200.000 francs en 1972 à 625.150.000 francs en 1973.

Les mesures les plus importantes concernent, d'une part, la création de 300 emplois supplémentaires, dont 196 au titre de la navigation aérienne — c'est le seul secteur du ministère des transports où une augmentation notable des effectifs est prévue — ces 300 emplois supplémentaires venant s'ajouter aux 286 emplois créés en 1972 ; d'autre part, l'augmentation sensible des crédits de matériel qui passent de 161.200.000 francs en 1972 à 174.600.000 francs en 1973.

La deuxième caractéristique de ce budget est une « quasi stabilité » des autres crédits.

C'est ainsi que sur le titre IV — interventions publiques — les crédits passent de 69.160.000 francs à 67.290.000 francs et que les dépenses en capital s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 1.691.100.000 francs en 1973 contre 1.686.400.000 francs en 1972 ; pour les crédits de paiement, les chiffres correspondants sont respectivement de 1.650 millions 350.000 francs en 1973 contre 1.599.450.000 francs en 1972.

Il y a donc incontestablement un certain « plafonnement » des dépenses en capital qui intervient après la forte progression de 1972 : 34,6 p. 100 pour les autorisations de programme et 30,2 p. 100 pour les crédits de paiement par rapport à 1971. Mais ce plafond se situe à un niveau suffisamment élevé pour permettre, d'une part, de faire face à la progression et à l'évolution du trafic aérien et, d'autre part, à ce qu'on peut considérer comme étant les besoins normaux de l'industrie aéronautique.

A ces dotations budgétaires il convient d'ailleurs d'ajouter, pour mesurer l'effort d'investissement consenti en faveur de l'aviation, d'une part, les investissements de l'Aéroport de Paris, 595 millions de francs en 1973 contre 575 millions en 1972, financés en partie par des augmentations de capital de l'Etat ; d'autre part, les investissements en faveur de l'infrastructure aéroportuaire, autre que celle de l'Aéroport de Paris, financés par les collectivités locales grâce notamment à des prêts du F. D. E. S. dont le montant, qui est passé de 53,5 millions de francs en 1971 à 92,1 millions de francs en 1972, devrait atteindre 125 millions de francs en 1973.

Il faut aussi, en bonne logique, y ajouter les investissements des compagnies aériennes, notamment ceux de la compagnie *Air France* qui s'élèveront à 1.062 millions de francs en 1973 contre 849 millions de francs en 1972, soit une progression considérable. Mais *Air France* n'est pas le seul contributeur ; en effet, les investissements de l'U. T. A. seront de 421 millions de francs en 1973 contre 122 en 1972 et ceux d'*Air Inter* de 162 millions de francs en 1973 contre 104 millions en 1972.

Au total, non comprises les avances consenties en faveur des programmes de constructions aéronautiques, les investissements « infrastructure plus matériel » s'élèveront, en 1973, à près de 2 milliards de francs.

Après ces quelques chiffres rapidement évoqués, je souhaite aborder la question de l'évolution du trafic aérien et de la situation des compagnies aériennes françaises. Je répondrai ainsi aux questions implicites contenues dans les rapports de vos commissions.

M. Pams a particulièrement souligné les résultats satisfaisants obtenus par les trois compagnies *Air France*, U. T. A. et *Air Inter* en 1971, malgré le conflit social du début de l'année qui a pesé très lourdement sur les résultats de l'exploitation, et ceux très prometteurs des premiers mois de 1972.

Il semble bien, en effet, que la crise qui affecta le trafic international, en 1969-1970, soit aujourd'hui surmontée et qu'il subsiste seulement un léger ralentissement des taux de croissance. Pour les compagnies françaises, les chiffres sont difficiles à interpréter en raison de la crise sociale du début de 1971, mais si l'on élimine l'effet de cet arrêt de trafic en raisonnant sur des bases semestrielles on retrouve un taux de croissance particulièrement satisfaisant.

Ainsi, en 1971, *Air France* a transporté 6.387.000 passagers ; les prévisions pour l'année 1972 sont de l'ordre de 7.300.000 passagers, soit une progression de 10 p. 100. Pour *Air Inter*, les chiffres sont de 2.997.000 passagers pour 1971 ; les prévisions des premiers mois de 1972 permettent d'espérer 3.400.000 passa-

gers, soit une progression appréciable de l'ordre de 15 p. 100 qui traduit l'essor économique de notre pays et le succès commercial de cette compagnie.

Toutefois, la reprise du trafic s'est effectuée au prix d'une sérieuse dégradation des tarifs sur les lignes internationales. Aussi, en raison de la baisse du revenu moyen par passager, convient-il de rester très prudent quant aux estimations des conséquences de la reprise et de l'amélioration sensible du coefficient de remplissage sur les résultats nets des compagnies.

Pour le transport intérieur, nous pouvons être optimistes car il est hors de doute que les passagers français ont pris l'habitude de se déplacer par avion. Si, comme cela a été signalé tout à l'heure, les transversales n'ont pas encore pris le développement qui convient, c'est probablement parce que les liaisons entre villes de province n'ont pas encore atteint le niveau souhaitable et que la structure napoléonienne de la France continue à peser sur le domaine du trafic aérien.

Je souligne avec les rapporteurs l'importance considérable de la mise en service de liaisons nouvelles, au cours des années passées. M. Pams a mis l'accent sur les réalisations les plus importantes. Pour Air France, l'ouverture de la ligne Tokyo—Papeete—Amérique du Sud en 1973 aura une valeur tout à fait exceptionnelle. L'année 1973 verra également la création de liaisons assurées par Air France au départ de certaines de nos métropoles régionales à destination des capitales ou de grandes villes des pays voisins. Je citerai à titre d'exemple : Lyon—Bruxelles, Lyon—Düsseldorf, Lyon—Madrid.

En 1973, U. T. A. créera une liaison Tokyo—Nouméa.

Pour Air Inter, la multiplication des ouvertures de lignes en 1972 ou de celles prévues en 1973 m'interdit de les citer toutes. Notons au passage Paris—Calais, Quimper—Nantes, Metz—Lyon, Mulhouse—Strasbourg, Paris—Saint-Raphaël. Progressivement sont ainsi mises en place sur l'ensemble du territoire les liaisons aériennes indispensables à un grand pays moderne.

Vos rapporteurs ont toutefois souligné un recul relatif de la compagnie Air France qui n'occupe plus que la cinquième position pour le trafic international après la Pan American, la B. O. A. C., la T. W. A. et la Lufthansa, alors qu'elle occupait le troisième rang en 1967.

A propos de ce phénomène que nous regrettons, je répondrai toutefois qu'en période de crise il est plus sage de limiter sa croissance et d'équilibrer son budget plutôt que de vouloir augmenter fortement son chiffre d'affaires, au prix d'un important déficit.

Comme le souligne très justement M. Pams, la reprise d'expansion que traduisent les premiers résultats de 1972 permettent d'espérer qu'Air France comblera, au moins en partie, le terrain perdu dans une compétition qui s'avère de plus en plus dure.

C'est ainsi qu'en l'absence d'un accord général Air France a sagement limité sa propre capacité sur l'Atlantique Nord. Il en est résulté un relèvement sensible du coefficient de remplissage, donc de la rentabilité de son exploitation. La capacité libérée a pu être reportée sur des liaisons plus saines.

A propos des tarifs — je sais gré à M. Pams d'avoir réfuté certaines opinions erronées, encore qu'il me permettra de lui faire remarquer que son exemple était particulièrement bien choisi et qu'il en est d'autres qui sont moins probants. (*Soupires.*) — je crois qu'il faut aborder le problème des charters.

Il est indéniable que le développement des échanges internationaux nécessite des liaisons régulières, qui sont au sens large un service public et qui seraient gravement menacés par un développement sans contrôle des charters. Mais il est vrai aussi que l'organisation des vols dits « charter » aboutit à de considérables réductions de tarif et le rôle de l'administration garante des droits de trafic n'est certainement pas de priver le public de ces possibilités à un moment où tout doit être fait pour faciliter l'accès du transport aérien à des couches de population aux revenus plus modestes.

Il faut donc trouver un équilibre, un compromis, entre une réglementation trop sévère des charters ou, au contraire, un laxisme trop préjudiciable aux compagnies régulières et à terme aux usagers eux-mêmes.

Que l'on me permette de faire remarquer, puisque tout à l'heure l'accent a été mis sur une comparaison entre la Corse et les Baléares, que nous n'avons jamais limité les vols de charters à destination de la Corse et que nous ne le ferons jamais, car nous ne voulons pas rendre le trafic aérien ou la réglementation aérienne responsable d'une quelconque diminution du potentiel touristique de cette île.

Je crois, monsieur le rapporteur, que vous pourriez, en vous reportant aux statistiques, faire une comparaison quant au nombre de lits d'hôtels disponibles aux Baléares et en Corse ; vous constaterez alors une grande différence. Mais permettez-moi de vous dire que je n'ai pas une responsabilité particulière en ce qui concerne les hôtels, sauf ceux de la compagnie Air France.

M. Jacques Henriët. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Robert Galley, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Jacques Henriët. A ce sujet, monsieur le ministre, je voudrais vous demander si vous envisagez des vols de charters sur la ligne Djibouti—Comores—La Réunion.

En effet, les populations françaises de l'océan Indien n'ont pas, à leur disposition, de service régulier et encore moins de charters. Or je crois savoir qu'un aérodrome des Comores pourrait recevoir des Boeing.

Il serait intéressant pour ces populations, dont le cœur reste français, d'être reliées à la métropole à des tarifs inférieurs à ceux que pratique Air France. C'est pourquoi je vous pose la question : avez-vous l'intention d'organiser des vols de charters reliant la métropole à Djibouti, aux Comores et à la Réunion ?

M. Robert Galley, ministre des transports. Monsieur le sénateur, j'ai une idée sur la question, mais elle ne me paraît pas suffisamment précise en cet instant pour vous donner la réponse qui convient. Si vous le voulez bien, je vous répondrai tout à l'heure.

M. Jacques Henriët. Je vous remercie.

M. Robert Galley, ministre des transports. Dans ce domaine des charters, un progrès décisif a été réalisé grâce à une succession de négociations entre la commission européenne de l'aviation civile, les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, couronnée par le récent accord d'Ottawa. Cet accord doit permettre, sur l'Atlantique Nord, le développement du trafic à bas prix tout en donnant aux compagnies régulières la possibilité de lutter avec leurs armes, ou plutôt leur matériel, sur le terrain des charters grâce à une modification de la définition d'un passager « charter » : réservation à l'avance au lieu d'appartenance à une association. Les conditions d'exploitation doivent donc s'en trouver améliorées.

A cette conférence d'Ottawa, la France a pris une part active. Je tiens à la souligner pour deux raisons : d'abord, parce que cet accord montre que les Européens, s'ils sont unis, peuvent discuter d'égal à égal avec les Etats-Unis et trouver des solutions communes ; ensuite, pour rendre hommage aux fonctionnaires de l'administration de l'aviation civile française, dont l'activité dans cette négociation a été fructueuse et réaliste à la fois dans l'intérêt du public et de nos compagnies.

Je voudrais, à cette occasion, puisque nous parlons de tarifs et de charters, répondre à M. le sénateur Filippi à propos du problème du remboursement des billets.

Il est parfaitement exact que les billets qui ne sont pas utilisés sont intégralement remboursés. Il est non moins exact que bon nombre de voyageurs renoncent à leur voyage au dernier moment. C'est bien pourquoi les compagnies louent plus de sièges qu'elles n'ont de places, ce qui est tout à fait déplorable.

Ce système n'est absolument pas logique. Mais cette disposition doit être vue dans le contexte de la concurrence internationale. Tous les efforts faits jusqu'à présent pour obtenir l'institution d'une pénalité sur les billets non utilisés ont été parfaitement vains. Il faut dire que dans un système de transports livré à la concurrence, il est extraordinairement difficile de contrôler que telle ou telle compagnie conserve bien 10 p. 100 du prix des billets non utilisés.

Sur le plan intérieur, je crois tout de même qu'une solution est possible. Il peut être envisagé d'imposer en contrepartie d'une location non honorée, une sorte de retenue forfaitaire. Je demande à mes services de mettre un tel système à l'étude en liaison avec les compagnies, particulièrement celles qui assurent des services intérieurs, en soulignant toutefois la difficulté du problème compte tenu des liaisons fréquentes entre trafic intérieur et trafic international.

Le problème du plan financier de l'Aéroport de Paris a été évoqué par M. Pams.

Ce plan, monsieur le rapporteur, est aujourd'hui à l'étude en liaison avec le ministère de l'économie et des finances et la D. A. T. A. R. (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale).

L'Aéroport de Paris aura la possibilité de développer des activités industrielles, mais celles-ci devront être choisies en fonction, naturellement, des critères d'aménagement du territoire. Il ne me paraît pas souhaitable d'implanter en région parisienne un excès d'emplois qui ne soient pas directement liés à l'aéroport. Il faut, par contre, implanter sur l'aéroport des négoce ou des industries qui soient liés directement au transport aérien. La liberté de tarification est d'autre part

également un objectif, mais elle doit être limitée pour le maintien d'une situation concurrentielle avec les autres aéroports européens. Il faut, dans cette affaire, parler d'abord de vérité des prix.

Un autre problème important évoqué par vous-même à propos de l'Aéroport de Paris, mais qui, à terme, concerne toutes les infrastructures aéroportuaires, est celui des nuisances et des dessertes.

La lutte active contre le bruit et contre la pollution conditionne sans aucun doute l'avenir du transport aérien. Je pense, dans ce domaine comme dans bien d'autres, qu'il faut agir sur la cause, plus que sur les effets.

Votre assemblée n'ignore pas qu'une action énergique a été entreprise pour la réduction du bruit à la source par la mise au point de moteurs moins bruyants. Les recherches menées depuis plusieurs années déjà ont été en partie couronnées de succès, puisqu'elles ont permis d'aboutir à la conception de moteurs plus silencieux que ceux des avions de la génération actuelle. Les succès sont spectaculaires.

En novembre 1969, une conférence mondiale sur ce sujet s'est tenue à Montréal. Un accord est alors intervenu en ce qui concerne la certification acoustique des aéronaves : une norme internationale a été établie, qui a été publiée au mois d'août 1971 et la mise en conformité de la réglementation française aux normes internationales est aujourd'hui en cours.

Cela veut dire que pour les aéronaves concernés — je pense en particulier aux avions supersoniques de la nouvelle génération — les niveaux de bruit seront inférieurs, en moyenne, de dix à quinze décibels à ceux de la génération précédente.

Mais ces progrès de la technique, s'ils doivent concourir à rendre plus tolérable la situation des riverains des aéroports, ne sont malgré tout pas encore suffisants pour régler le problème dans son ensemble. Aussi le Gouvernement a-t-il été conduit à envisager des mesures — et je réponds ici à la question posée — qui feront prochainement l'objet de textes réglementaires.

Ceux-ci seront présentés par l'ensemble des ministres compétents au Premier ministre dans un délai de deux mois.

Les autorités aéroportuaires seront, dans quelques mois, autorisées à percevoir des ressources supplémentaires sous forme de majoration des taxes d'aéroport et à les affecter au financement de diverses actions de lutte contre les conséquences du bruit des moteurs d'avions sur les aéroports.

Je pense en particulier à l'insonorisation des écoles et des bâtiments publics.

Lorsque les textes réglementaires seront en place, ces mesures permettront d'apporter progressivement des solutions concrètes à la gêne provoquée par les avions et de maintenir ainsi les rapports confiants que l'administration s'est toujours efforcée d'entretenir avec les riverains.

De tels aménagements devront permettre de faire en sorte qu'un grand aéroport international — je veux parler de Roissy-en-France — soit ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ce qui est absolument indispensable non seulement pour la vie de notre capitale, mais aussi pour celle de la France et le maintien de nombreuses liaisons avec l'étranger.

Le transport aérien est un tout. La condition de son développement, élément indispensable à la santé économique du pays, est que tous les partenaires de ce mode de transport — administrations, constructeurs, compagnies aériennes et autorités aéroportuaires — participent à l'action entreprise pour son insertion dans l'environnement et pour l'amélioration du cadre de vie, tout en restant concrets et réalistes.

Quant aux problèmes de desserte des aéroports parisiens, qui préoccupe à juste titre votre Assemblée, elle se présente sous un triple aspect : desserte d'Orly, desserte de Roissy et liaison Orly-Roissy.

J'ai déjà longuement parlé des deux premières à propos du budget des transports terrestres ; permettez-moi de ne pas y revenir. Je voudrais donc seulement évoquer le problème de la liaison Orly-Roissy.

Cette liaison est, en première étape, assurée par l'autoroute A 1, le boulevard périphérique et l'autoroute A 6. En 1977, cette liaison, effectivement très encombrée à certaines heures, sera doublée par une autre liaison autoroutière empruntant la bretelle B 3, l'autoroute A 86, un section de l'autoroute A 4 — entre Nogent et Joinville — et de nouveau l'autoroute A 86 entre Joinville et Orly.

A plus long terme, une liaison ferrée sera réalisée entre les deux plates-formes aéroportuaires, grâce à l'interconnexion S. N. C. F. - R. E. R., en utilisant l'infrastructure Roissy - Aulnay-gare du Nord - Châtelet, ligne de Sceaux et grande ceinture entre Antony et Orly, ce qui est une raison supplémentaire d'améliorer tous les éléments de ce système pour faciliter cette liaison.

Mais, comme l'a signalé M. Fortier, la réalisation d'une ligne d'aérotrain Roissy—Marne-la-Vallée—Créteil—Orly est un des éléments importants de nos projets que M. le Premier ministre a évoqué ces jours derniers.

L'élément tout à fait nouveau, c'est qu'une proposition vient d'être soumise récemment à l'Aéroport par le groupement promoteur de l'aérotrain, qui modifie et bouleverse les conditions financières précédemment connues, ce qui rend le projet digne d'être étudié alors que, jusque-là, on pouvait véritablement s'interroger à cet égard.

Le grand problème est bien celui de la fréquentation. Vous avez insisté tout à l'heure sur les ruptures de charges ; il y aura, en effet, rupture de charges entre le R. E. R. et l'aérotrain. Il ne faut certainement pas compter sur la liaison Roissy—Orly pour alimenter en passagers l'aérotrain dans des conditions économiques satisfaisantes. Il faut donc que l'un des moyens privilégiés d'arriver aux deux aéroports, depuis la capitale, soit le R. E. R., en connexion avec l'aérotrain Orly—Roissy.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre.

M. Robert Galley, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, là où il y a rupture de charge, une organisation très précise doit être mise en place pour faciliter le transbordement des voyageurs et surtout de leurs bagages. C'est sur ce plan qu'une carence peut être reprochée à Orly-Rail actuellement.

M. Robert Galley, ministre des transports. J'en suis bien conscient. En réponse à une question de M. le président Bonnefous, j'ai dit que la liaison Orly-rail devait être améliorée, notamment à ses extrémités.

Me voici amené à répondre à la question difficile et complexe que M. le rapporteur général m'a posée tout à l'heure.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur général, le problème devant lequel se trouvent les gouvernants lorsque plusieurs compagnies nationales se concurrencent. Vous avez particulièrement raison lorsque vous dites que cette concurrence est extrêmement vive.

Est-elle souhaitable, n'est-elle pas souhaitable ? Je pense que, dans un certain nombre de cas, l'intérêt du public étant l'intérêt supérieur, il convient que la concurrence aiguise dans une certaine mesure le désir de chacun des moyens de transport de faire en sorte de parvenir à des prix inférieurs. C'est une recherche de compétitivité que notre pays doit poursuivre par rapport aux pays étrangers. C'est un peu ce que j'évoquais tout à l'heure en parlant de la libéralisation entre le rail et la route.

On pourrait concevoir une compagnie de transports nationalisée qui serait dotée des moyens routiers pour faire concurrence à la S. N. C. F. On peut concevoir aussi que, dans cette affaire, une coordination s'établisse pour que l'Etat ne verse pas deux subventions pour la même activité. C'est exactement le sens de ce que nous avons fait, monsieur le rapporteur, lorsque nous avons prévu l'interconnexion entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P. A partir du moment où nous décidons que l'aérotrain Cergy—La Défense est réalisé par une compagnie nouvelle, vous avez certainement noté que nous avons associé R. A. T. P. et S. N. C. F. à 50 p. 100 dans cette réalisation. C'est exactement ce que nous faisons en prévoyant une banalisation d'un certain nombre de voies ferrées du R. E. R. pour que ces voies servent soit au R. E. R. soit aux trains S. N. C. F.

Je crois fermement qu'il faut répondre à votre question par une double réponse. Lorsqu'il peut y avoir un intérêt général à ce qu'une concurrence puisse s'établir, il ne me paraît pas choquant que l'Etat aide par exemple Air-Inter et également la S. N. C. F. pour améliorer le trafic voyageurs entre Paris et Lyon. Ce n'est pas choquant du tout, car cela se place dans un secteur en expansion où il faut « coller » aux besoins du public. Par contre lorsqu'il s'agit d'un secteur très déficitaire comme celui des transports parisiens, monsieur le rapporteur général, j'approuve entièrement votre observation. Il faut que l'Etat soit extrêmement attentif pour qu'il n'y ait pas de doubles emplois. Il faut qu'il fasse en sorte que l'administration et les entreprises nationales coordonnent leurs efforts pour une meilleure utilisation de l'argent des contribuables.

Telle est la réponse que je peux vous fournir. Sans doute est-elle incomplète, car votre question mériterait de longs développements ; mais dans ce domaine, il faut essayer d'associer les avantages du libéralisme, qui est certainement générateur de progrès économique, et ceux de la coordination nécessaire quand les subventions de l'Etat sont indispensables aux entreprises.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Robert Galley, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je voudrais seulement vous dire, monsieur le ministre, que si je suis parfaitement d'accord avec vous sur cette émulation qui naît de la concurrence, je tiens surtout à éviter les coups bas. Vous m'avez très bien compris.

M. Robert Galley, ministre des transports. Parfaitement, monsieur le rapporteur général.

Monsieur Fortier, vous avez évoqué l'intervention des collectivités locales concessionnaires. La croissance rapide des besoins, la part très lourde que représente la construction aéronautique et, en sens inverse, les contraintes budgétaires, nous conduisent à poursuivre une politique engagée depuis plusieurs années et visant à faire participer plus activement tous les bénéficiaires du trafic aérien, concessionnaires et compagnies aériennes, aux charges de fonctionnement et d'équipement de l'aviation civile.

Dans cette perspective, je crois avec vous que les concessionnaires devront disposer de ressources nouvelles. Les redevances d'atterrissage ont d'ailleurs été relevées en 1972. Mais ce qui est le plus important, c'est que les prêts du F. D. E. S. ont été portés de 53 millions en 1971 à 92 millions en 1972, et qu'ils devraient atteindre 125 millions en 1973. Voilà qui prouve l'intérêt que nous portons au problème que vous avez évoqué.

Vous avez encore parlé de la desserte de Toussus-le-Noble, Coulommiers et autres aérodromes d'affaires. Le problème de Toussus-le-Noble est un des soucis du ministre des transports d'aujourd'hui, du fait notamment des nuisances. Si nous n'y prenons garde, une telle situation aboutirait à une récession du trafic et à une mauvaise utilisation des investissements.

Dans ce domaine, je serai, comme je l'ai dit à la tribune de l'Assemblée nationale, relativement sévère, mais soyez sûrs qu'à partir du moment où nous sommes persuadés que des aérodromes d'affaires sont indispensables à la vie économique de la capitale, nous allons faire ce qu'il faut, en liaison avec le ministre de l'équipement que j'ai déjà saisi de ce problème, pour qu'ils soient correctement desservis. Ces aérodromes n'ont forcément pas de trafic aux heures de pointe et nous pouvons tenter de les desservir par des moyens routiers, sans qu'il soit nécessaire de mettre en place de très lourdes infrastructures en site propre.

J'en arrive maintenant à la situation et aux perspectives de nos constructions aéronautiques « principales sources d'inquiétude » de vos commissions, pour reprendre l'expression de M. Pams.

Je ne m'étendrai pas en détail sur le point d'avancement des différents programmes. Mmes et MM. les sénateurs trouveront dans les rapports de leurs commissions toutes les précisions nécessaires. Je crois, toutefois, utile de vous donner une vue synthétique de quelques événements récents, en soulignant que les problèmes ne sont plus désormais d'ordre technique, mais d'ordre commercial et dans certains cas, malheureusement, politiques.

Concorde 02 est maintenant équipé de son moteur définitif qui, il faut le reconnaître, doit beaucoup aux ingénieurs et techniciens de la S. N. E. C. M. A. Son premier vol aura lieu à la fin de l'année. Les essais ont confirmé que, sur le plan de la pollution, le problème de la fumée était totalement résolu. C'est donc une grave critique qui est désormais sans objet.

Nous avons la conviction que les essais en vol devraient confirmer les résultats au sol selon lesquels les caractéristiques de poussée et de consommation permettent au moins les performances figurant aux contrats Air France et B. O. A. C.

Vous savez tous l'importance que le contrat Air France revêt, non seulement pour notre compagnie nationale, mais pour l'ensemble de l'avenir du *Concorde*, étant entendu que l'étape Paris—New York est la performance la plus difficile à réaliser.

Ces deux compagnies sont désormais associées à cette grande entreprise. En effet, le succès commercial de *Concorde* ne deviendra significatif qu'après sa mise en service et le volume de la clientèle attirée dépendra beaucoup du système développé autour de *Concorde*, service à bord, bien sûr, mais surtout service au sol : correspondances nombreuses et transit rapide, formalités douanières et service bagages aménagés, personnalisés, etc. C'est la contribution attendue de notre compagnie nationale Air France.

En ce qui concerne les négociations commerciales, je ne vous ferai pas l'injure de penser que vous ne les suivez pas attentivement à travers la presse. Je crois que, dans cette affaire,

certaines renoncements, comme celui des *United Airlines*, ne doit pas être interprété sévèrement. Cette compagnie n'a jamais figuré parmi la liste des clients les plus intéressés, étant entendu qu'elle est presque exclusivement domestique. Je crois que les espoirs sérieux ont toujours été, pour nous, les compagnies qui ont un gros potentiel de liaisons internationales et je crois que les points les plus décisifs seront, comme je l'ai dit à maintes reprises, les négociations avec *Panam* et *Japan Airlines*.

Il est certain qu'aujourd'hui le problème commercial de *Concorde* a tendance à se centrer sur le problème du bruit sur les aéroports. Nous sommes extrêmement attentifs à l'attitude qui sera prise à ce sujet par les aéroports américains et par la législation américaine, et nous pensons qu'elle aura une valeur de test sur l'avenir de notre coopération.

Venons-en à *Airbus*. Soulignons d'abord, une fois de plus, l'excellence de la coopération entre les divers pays engagés dans ce projet qui se traduit par un respect absolu du programme et même une avance de près d'un mois sur les prévisions initiales.

Les premiers vols effectués ne permettent pas encore, bien sûr, de connaître toutes les qualités de l'avion mais, jusqu'à présent, celui-ci se comporte parfaitement, conformément aux prévisions les plus optimistes.

Ces premiers vols intervenant après la première série de commandes doivent donner aux vendeurs les arguments nécessaires pour attaquer une nouvelle clientèle, car il est toujours difficile de vendre un avion, surtout un avion européen, avant qu'il n'ait volé.

Comme l'a souligné votre rapporteur, M. Fortier, *Airbus* se situe dans un créneau particulièrement intéressant actuellement inoccupé. Il risque de ne pas le rester très longtemps et il ne faut pas non plus négliger la concurrence indirecte des tri-réacteurs américains *Tristar* ou *D. C. 10*, même si leur zone optima d'utilisation est nettement décalée par rapport à *Airbus*. Mais la comparaison des coûts d'exploitation sur les étapes courtes et moyennes doit néanmoins permettre à *Airbus* de s'assurer des débouchés, s'il n'est pas l'objet d'un ostracisme dont nous serions amenés à tirer les conséquences.

Une partie de la presse a annoncé le lancement, par la société *Douglas*, d'un bimoteur américain concurrent, ce qui m'amène à formuler deux remarques : d'une part, cet avion ne peut entrer en service qu'après *Airbus* européen, et cela fait justice des affirmations, proférées ici ou là, sur le fait que notre *Airbus* sortait trop tard ; d'autre part, il n'est pas exact de dire que cet avion américain est lancé, car la société *Douglas* procède, sur la base d'une première étude, à la consultation d'un certain nombre de compagnies américaines et se réserve jusqu'au mois de juillet 1973 pour prendre la véritable décision définitive, après avoir figé la définition de l'appareil, et compte tenu des réactions des compagnies aériennes consultées, si bien que le véritable lancement de cet avion interviendra plus de trois ans après celui de *Airbus* européen.

Quant au *Mercur*, qui vole depuis un an et demi, il représente lui aussi un beau succès de coopération internationale, puisque la part des coopérants confiants dans l'avenir de ce programme est passée de 22 p. 100 à 40 p. 100, dépassant le chiffre objectif de 30 p. 100 sur lequel était basée la convention liant l'Etat et la société des avions Marcel Dassault.

Le marché du court-courrier est, n'en doutez pas, un marché difficile, car il exige des adaptations pour chaque client, et c'est un marché exigeant sur le plan économique, car le vol proprement dit n'est qu'une part relativement faible du service rendu et, en conséquence, toutes les parties du « système », et non pas seulement la propulsion et l'aérodynamique, doivent être soigneusement « optimisées ». C'est enfin, nous le constatons jour après jour, un marché très concurrentiel. Mais le *Mercur* a de tels avantages techniques — atterrissage tous temps, possibilité de pilotage à deux, aérodynamique très fine et système de vols bénéficiant des techniques de pointe sur avions militaires — que le temps travaille pour lui et l'on peut être très optimiste à moyen terme pour cet appareil, qui restera moderne longtemps en raison de sa conception initiale ambitieuse, qui permet de nombreux élargissements dans des domaines commerciaux voisins à partir du modèle initial.

A ce point de mon exposé, j'indiquerai combien j'ai été d'accord avec les propos de M. le rapporteur Fortier, selon lesquels l'une des étapes les plus importantes du développement de la construction aéronautique consistait en la détermination sérieuse de modes de financement.

Je le dis tout net : il ne servirait à rien de faire un avion techniquement concurrentiel si nous ne disposions pas, pour son achat ou son *leasing*, de formules financières comparables à l'*Eximbank* ou à tout autre système de financement américain.

Un des éléments essentiels de notre politique de constructions aéronautiques est le moteur de dix tonnes de poussée. C'est pourquoi il a été lancé en collaboration avec *General electric*, qui a été choisie parmi d'autres partenaires, vous le savez, après un très large tour d'horizon international.

Vous connaissez les difficultés, vos rapporteurs les ont évoquées, et je dirai, pour faire le point, qu'au cours des dernières semaines, la période électorale qu'ont connue les Etats-Unis, n'a pas facilité l'évolution de cette question. C'est pourquoi d'ailleurs le crédit prévu pour ce programme en 1973 a été inscrit au fonds d'action conjoncturelle. Je puis cependant vous donner une double assurance : premièrement, la S.N.E.C.M.A. et la *General electric*, d'une part, le Gouvernement, d'autre part, s'emploient à trouver une solution à ce problème ; deuxièmement, en tout état de cause, le moteur de dix tonnes de poussée est d'une telle importance pour l'avenir de notre industrie que nous sommes décidés à poursuivre ce programme, éventuellement infléchi, avec la *General electric* ou d'autres partenaires s'il le fallait.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Robert Galley, ministre des transports. Qu'il s'agisse de moteurs ou de cellules, il est évident que la commercialisation des avions futurs, de plus en plus complexes et coûteux, doit se faire sur une base multinationale et principalement européenne.

La France a prouvé, par tous ses programmes actuels, qu'elle était prête à développer cette franche coopération. Elle est disposée à aller plus loin, mais encore faut-il que plusieurs conditions soient remplies.

La première, et il me semble utile de la marquer très clairement, c'est qu'une collaboration internationale ne doit pas aboutir à des réalisations plus coûteuses, sans quoi elle est inutile.

En second lieu, cette collaboration doit être globale et non limitée au domaine d'intérêt de tel ou tel partenaire, et il faut comprendre par là la fabrication des cellules, des moteurs et des équipements, mais aussi — et peut-être au premier chef — la politique d'approvisionnement des compagnies aériennes, la politique des droits de trafic, les positions tarifaires, etc.

Tout cela ne sera pas fait en un jour, mais des progrès peuvent être réalisés si ce point de vue est adopté.

Dès la semaine dernière, un premier échange de vues a eu lieu à Bruxelles sur des propositions de la commission concernant la coopération européenne en matière de construction aéronautique et la délégation française a souligné la nécessité d'aboutir, dans un délai aussi court que possible, à une plus grande efficacité dans le domaine de l'exportation vers les pays tiers et à une meilleure solidarité sur le marché européen.

Cet objectif implique que des dispositions communautaires soient prises rapidement en ce qui concerne la couverture des risques de change et de hausse des coûts, les aides à la recherche et à la commercialisation et les droits de douane.

Je puis vous donner l'assurance que, de notre côté, rien ne sera négligé pour que l'industrie aéronautique européenne ne soit pas handicapée à l'égard de l'industrie américaine par des mesures de caractère discriminatoire.

J'en arrive maintenant aux réponses aux questions qui m'ont été posées, et d'abord à celles qui concernent le troisième niveau.

Notre terminologie est directement dérivée de la terminologie américaine, qui était basée sur le domaine d'action des compagnies et dont nous avons fait une projection à l'échelle française : le premier niveau est constitué par les compagnies internationales, le deuxième par Air Inter, compagnie intérieure disposant d'appareils d'une grande capacité, le troisième par les autres compagnies, généralement dotées de plus petits avions, de la compagnie Air Alpes ou Rousseau Aviation par exemple, à la toute petite entreprise de transport à la demande disposant d'un seul petit avion. Je l'ajoute, ce classement n'est qu'une simple commodité de langage et ne comporte aucun jugement de valeur.

Vous avez réclamé, monsieur Fortier, une table ronde sur le troisième niveau et je pourrais presque vous répondre, au risque de plaisanter, que des tables rondes, il s'en tient chaque semaine. Jamais les problèmes du troisième niveau n'ont été étrangers à nos préoccupations, bien au contraire, et moins encore maintenant où l'étude de la prochaine convention avec Air Inter amène les services de l'aviation civile à revoir l'ensemble des problèmes de la desserte intérieure du territoire.

C'est donc là, monsieur le rapporteur général, un merveilleux domaine d'application des idées que vous défendez.

Quant au schéma directeur de la desserte du territoire, comme des liaisons secondaires avec l'étranger, il est en cours d'étude. Des remaniements permanents sont opérés au fur et

à mesure qu'évoluent les courants de trafic. Enfin ce schéma ne saurait être dogmatique ou impératif et il doit être placé dans une perspective dynamique.

Tout cela se fait et se fera, j'y veillerai personnellement, en liaison avec tous les intéressés. Nous disposons d'ores et déjà de moyens éprouvés pour prévoir le trafic futur de toute liaison nouvelle, pour définir le type d'avion le mieux adapté et, éventuellement, le déficit. Ces renseignements sont à la disposition de tous les intéressés et, à partir de ce schéma indicatif, je pense que nous pourrions aboutir, ce qui est fort souhaitable, à une harmonisation des initiatives locales.

Venons-en maintenant à la question précise que vous avez posée sur la construction des avions légers. C'est peut-être regrettable, mais, si la construction d'avions légers a pu pendant longtemps être le fait d'entreprise de taille quasi artisanale, n'exigeant qu'une organisation et des investissements très limités et si l'Etat pouvait alors apporter son concours à de nombreux projets pleins d'intérêt, je crains, monsieur le rapporteur général, qu'il n'y faille aujourd'hui une concentration très accrue et des organismes de fabrication et de commercialisation solides et puissants afin que soient mis sur le marché des produits de qualité, adaptés à des besoins de plus en plus nombreux et de plus en plus « sophistiqués » dans le domaine de la sécurité.

C'est dire que, dans l'utilisation des crédits dont nous disposons pour l'aviation civile, nous devons être particulièrement attentifs à l'aspect industriel et commercial de nos programmes. C'est à ce prix seulement que nous pourrions conserver notre place sur le marché européen.

Vous avez évoqué aussi, monsieur Fortier, la concertation entre utilisateurs, gestionnaires et représentants des pouvoirs publics.

Cette concertation se fait à différents niveaux : au niveau régional d'abord, sous la responsabilité du préfet de région, pour les dessertes régionales et les premiers arbitrages ; au niveau national par la concertation — je l'ai déjà évoquée — entre la D. A. T. A. R. et le secrétariat général à l'aviation civile. Les utilisateurs, les gestionnaires, les chambres de commerce sont associés à ces études ; ils se retrouvent au sein du conseil supérieur de l'aviation marchande et harmonisent la politique générale de desserte du territoire en examinant les demandes nouvelles.

Si ce comité ne fait pas une grande publicité sur ces activités, il me paraît cependant utile et digne de figurer parmi les organismes de concertation les plus sérieux.

En ce qui concerne l'aviation privée, vous avez évoqué le problème des taxes et fait deux suggestions : la première, qu'un dialogue s'engage entre les utilisateurs, les concessionnaires d'aéroports et l'Etat ; la deuxième, que soit affecté aux aéroports, et non au fonds routier, le produit de la taxe de 18 p. 100 sur l'essence, en notant, avec l'humour qui est le vôtre, que les avions n'étaient pas faits pour rouler sur les routes.

La première suggestion est relativement facile à mettre en œuvre. En effet, ces taxes sont maintenant établies à l'échelon local et les utilisateurs devraient être représentés au sein des commissions consultatives économiques des aéroports. Conformément à votre proposition, je vais m'employer à ce qu'il en soit ainsi.

M. Marcel Fortier, rapporteur général. Je vous en remercie.

M. Robert Galley, ministre des transports. La seconde suggestion me paraît infiniment plus délicate, car elle touche, de nouveau, au domaine de la fiscalité qui, comme nous l'avons déjà vu à plusieurs reprises depuis ce matin, est en tous points difficile. Je me propose néanmoins de mettre cette question à l'étude ; le ministre de l'économie et des finances, comme nous-mêmes, est extrêmement sensible à la nécessité de développer les aéroports, particulièrement ceux qui sont liés à des possibilités industrielles et commerciales locales et il est donc possible qu'il nous prête une oreille complaisante.

Je ne prétends, messieurs les rapporteurs, ni avoir répondu à toutes vos questions, ni avoir abordé l'ensemble du sujet car plusieurs heures m'auraient été nécessaires.

Je ne prétends pas non plus qu'il n'y ait plus aucun nuage dans le ciel de l'aéronautique. Je comprends parfaitement et partage certaines de vos inquiétudes, qu'il s'agisse du développement des charters, de l'environnement, ou de l'attitude des Etats-Unis.

Combien de problèmes sérieux restent à résoudre ! Mais le passé montre, néanmoins, que des difficultés qui n'étaient pas moindres ont pu être surmontées, et tout permet de penser que la réussite est au bout de nos efforts.

Il ne suffit que de penser à l'état où se trouvait l'aviation française en 1945 pour mesurer le chemin parcouru et, dans

cette affaire, ce sera sur un mot d'espoir que je terminerai cet exposé. (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République et à droite.*)

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

M. Jean Francou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous pensons, mes amis et moi, que ce budget nous est présenté dans un moment extrêmement grave de la conjoncture en matière de construction aéronautique.

Or cette construction aéronautique concerne actuellement, en emplois directs, près de 110.000 travailleurs, et en comptant les emplois indirects, plus de 150.000.

C'est dire que nous sommes préoccupés par les menaces qui peuvent peser sur le plan de charge des usines, et c'est uniquement sur ce point que nous voulons vous interroger.

Nous n'avons pas l'intention, en effet, de recommencer ni de poursuivre une discussion, qui nous paraît dépassée, sur la rentabilité technique et industrielle que l'on pouvait escompter des 12, bientôt 13 et probablement 14 milliards de nouveaux francs qu'aura coûté la mise au point de *Concorde*.

Nous ne voulons pas non plus nous faire l'écho des polémiques, qui se sont instaurées dans le courant de cette année, sur l'avenir commercial de ce long courrier.

Face à la dégradation de la conjoncture dans les compagnies aériennes dont le produit passager-kilomètre n'a cessé de se détériorer, face au dumping constitué par l'arrivée des charters, face à l'impossibilité avouée des grandes compagnies nationales et internationales de faire face aux investissements indispensables, la situation de l'industrie aéronautique est préoccupante et c'est tout simplement pour poser le problème en termes d'emploi à moyen terme et de plan de charge des usines que nous voudrions, quelques instants, attirer votre attention.

C'est, en effet, à un moment particulièrement critique pour les transports aériens internationaux — reconversion de l'industrie américaine, difficultés d'investissement des compagnies, problèmes des nuisances — que se posent ces questions.

Quels que soient les investissements faits jusqu'à présent, il ne s'agit plus de rentabiliser *Concorde*, mais de savoir si nous aurons suffisamment de commandes fermes, dans les années qui viennent, pour maintenir la capacité d'emploi des usines de la société Aérospatiale au niveau actuel.

Si, contrairement à l'optimisme officiel que vous venez de manifester, monsieur le ministre, et qui, jusqu'à présent, a été démenti par les renonciations d'Air Canada, de United Air Lines, et si les transformations d'options espérées de la part des grandes compagnies ne se réalisent pas, avez-vous un plan de rechange et quelle activité pouvons-nous espérer pour la société nationale ?

Notre deuxième question concernera l'*Airbus*. S'il peut avoir été victime, dans le temps et dans les crédits d'étude, des dépassements de financement absorbés par le projet *Concorde* et s'il arrive, lui aussi, trop tard face au *Tristar*, par exemple, pour obtenir un marché suffisant dans les cinq prochaines années, quel sera le sort des usines et des travailleurs qui devaient s'y consacrer ?

Enfin, nous devons vous poser une troisième question concernant, elle aussi, la société Aérospatiale. Elle a trait à la construction des hélicoptères.

Depuis 1956, l'usine de Marignane de l'Aérospatiale a consacré l'essentiel de son activité à la construction de ces appareils, depuis les plus légers jusqu'aux plus lourds. Elle a réussi à se tailler, sur le plan international, une place exceptionnelle. Il n'est, pour en mesurer l'importance, que de se référer au nombre d'emplois qu'elle a créés dans le Sud-Est depuis les dix dernières années puisque l'on est passé de 4.000 emplois à près de 7.000 actuellement à Marignane. Ces 7.000 emplois ont entraîné une activité importante chez les sous-traitants du département des Bouches-du-Rhône ou des départements limitrophes.

Or, malgré ces succès techniques et commerciaux, bien que cette usine de Marignane fonctionne essentiellement pour des appareils civils, les difficultés d'ordre administratif compromettent aujourd'hui largement, non seulement sa progression, mais son existence propre.

De près de 500.000 heures productives par mois en 1971, l'activité va se situer à environ 410.000 heures productives par mois dès la fin de cette année, soit une baisse de plus de 20 p. 100, avec comme autre conséquence la perte d'heures productives pour les sous-traitants.

Si ce processus n'est pas arrêté, plusieurs centaines de personnes devraient être débauchées dans l'usine elle-même, au début de 1973, sans compter l'interruption et la cessation d'embauche que Marignane assurerait dans les écoles professionnelles et les lycées techniques de la région où de jeunes techniciens trouvaient un début de carrière prometteur.

Cette situation préoccupante est essentiellement due, à notre avis, aux procédures administratives, d'une part, et politiques, d'autre part, appliquées à la commercialisation des hélicoptères construits par la société Aérospatiale.

Bien que les hélicoptères ne soient pas *a priori* des appareils militaires, ils subissent des contraintes extraordinaires dont sont dispensées certaines usines privées qui travaillent pour la défense nationale et produisent pour elle des avions de combat.

Il faut plusieurs semaines ou plusieurs mois de négociations pour obtenir d'une commission *ad hoc* l'autorisation de prospecter un marché étranger. Si cette prospection se révèle intéressante, il faut demander l'autorisation à une nouvelle commission pour entreprendre des négociations commerciales. Si celles-ci sont enfin menées à bien, il faut encore un accord particulier du Gouvernement pour être autorisé à signer le marché.

De telles procédures, qui retardent de plusieurs mois l'action commerciale menée à l'étranger par la société Aérospatiale, sont incompatibles avec les conditions actuelles de la compétition internationale. Plus de 77 pays, en cette fin du mois de novembre, sont interdits d'exportation pour les hélicoptères de la société nationale.

De telles difficultés et de telles restrictions, monsieur le ministre, rendent encore plus difficile le maintien de nos ventes d'hélicoptères en 1973, même avec le programme de construction d'appareils militaires *Puma* qui vient d'être adopté.

Si des mesures concrètes ne sont pas prises, là aussi, immédiatement, la dégradation de la situation s'accroîtra et ce ne sont peut-être pas les perspectives commerciales immédiates de l'*Airbus* ou de *Concorde* qui pourront offrir une solution de remplacement.

Avant d'adopter les crédits budgétaires que vous nous présentez, monsieur le ministre, nous souhaiterions, au nom du groupe centriste, avoir des apaisements sérieux sur tous ces plans. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. André Aubry. Monsieur le président, mes chers collègues, comme le rappelait, il y a quelques instants, MM. les rapporteurs, le VI^e Plan prévoit trois grands programmes d'avions civils : le transport supersonique franco-britannique *Concorde*, le *Mercury* et l'*Airbus A. 300* dit « européen » parce qu'il s'agit d'une coopération européenne pour la cellule, mais doté d'un moteur américain pour lequel la S. N. E. C. M. A. n'aura que la sous-traitance de quelques pièces et le montage.

Le gouvernement anglais vient d'attribuer au premier une substantielle « rallonge » de crédits pour mener *Concorde* à bien.

L'aéronautique française a tout lieu d'être fière de cet appareil, mais cette légitime fierté ne doit pas nous dissimuler que le ciel de *Concorde* est chargé de nuages très noirs.

Arrivées au stade de la construction de série, les sociétés nationales françaises devront s'endetter lourdement auprès des banques si elles veulent répondre aux commandes de *Concorde*, encore que le nombre de celles-ci semblent être bien en-deça des prévisions puisque certaines options ont déjà été annulées sous la pression, plus ou moins déguisée, du gouvernement américain qui développe une redoutable offensive contre l'industrie aéronautique française.

Le deuxième appareil, présenté récemment en grande pompe ministérielle, est l'*Airbus A. 300*. Il doit affronter des concurrents américains plus avancés, mais n'est-il pas plus grave encore de voir la Grande-Bretagne, qui fait cependant partie du Marché commun, choisir l'un de ses concurrents, le *Tristar L. 1011* de *Lockheed*, sous prétexte qu'il est équipé du réacteur *Rolls Royce RB. 211* ?

Ainsi, il apparaît, une fois de plus, que le choix d'un moteur est une question déterminante. Aussi est-il grave que le gouvernement français n'ait pas élaboré une politique en la matière et mette ainsi l'industrie aéronautique française tout entière en position de faiblesse vis-à-vis de la concurrence internationale.

Le VI^e Plan semblait tenir compte des conséquences de cette lacune et le projet de moteur de 10 tonnes de poussée représentait la possibilité pour notre industrie d'occuper un créneau intéressant. C'est, pour la S. N. E. C. M. A., l'espoir de réaliser enfin un réacteur civil complet. Cet espoir était raisonnable, puisqu'il était confirmé et soutenu par les fabricants d'avions.

On invoqua l'argument financier pour justifier la recherche d'un coopérant américain, tout en recommandant, pour des raisons politiques, une entente avec un fabricant de moteurs allemand.

Une telle orientation provoqua le remplacement d'un président directeur général de la S. N. E. C. M. A. par un autre dont l'attachement et la docilité aux décisions du pouvoir étaient une garantie d'exécution.

La direction de la S. N. E. C. M. A. choisit *General Electric*, concurrent de *Pratt and Whitney*, qui détenait cependant 11 p. 100 du capital de la société nationale depuis 1959. Le Gouvernement envoya, parallèlement, une mission aux Etats-Unis d'Amérique qui confirma ce choix.

Le contenu de l'accord passé avec *General Electric* ne fut jamais connu du conseil d'administration, et moins encore du comité central d'entreprise qui en avait cependant demandé communication à plusieurs reprises, malgré le rôle économique que le Gouvernement prétend vouloir lui faire jouer, ce qui avait été aussi demandé par les parlementaires, mais vous n'avez jamais répondu à nos questions à ce sujet.

Pendant un an, la collaboration sembla se dérouler favorablement ; les ingénieurs américains étaient installés dans les bureaux d'études de la S. N. E. C. M. A., puis l'été marqua leur brusque disparition.

En septembre, on apprit que le Département d'Etat, les services du Pentagone et la Maison-Blanche, sous couvert de défense de la technologie américaine, remettaient en cause l'ensemble de l'accord.

Il faut bien admettre que le Gouvernement pouvait difficilement nier sa part de responsabilité dans l'engagement de la S. N. E. C. M. A. vis-à-vis de *General Electric*. Aussi M. Pompidou s'adressa-t-il directement à M. Nixon ; celui-ci, en pleine période électorale, lui fit transmettre une réponse qui, pour dilatoire, n'en était pas moins un refus confirmé.

General Electric disposait d'un mois pour faire appel de la décision. On ne semble nullement pressé de rendre publique la prise de position finale ! Nous avions espéré qu'aujourd'hui vous nous auriez fait quelques révélations, monsieur le ministre. Malheureusement, telle ne semble pas être votre intention.

Ce n'est certainement pas fortuitement que le président directeur général de la S. N. E. C. M. A. vient d'accorder une interview à la revue patronale *Entreprise* dans son numéro du 15 novembre.

Il y déclare que la S. N. E. C. M. A. est en mesure de réaliser seule le CFM. 56, et surtout que la coopération était la meilleure solution aux problèmes de financement et de commercialisation du moteur de 10 tonnes.

En ce cas, il appartient maintenant au Gouvernement de tirer la S. N. E. C. M. A. de l'impasse dans laquelle il l'a orientée volontairement, car, en dépit de ses dénégations, il livre de plus en plus notre économie à la puissance américaine.

Pour l'industrie aéronautique, domaine dans lequel la France tint longtemps la première place, il est urgent de se rendre compte qu'elle n'a de chances de survie que dans les solutions proposées par le programme commun de la gauche unie, avec un gouvernement qui soutiendra ses sociétés nationalisées au lieu d'aider en priorité le groupe privé Dassault-Bréguet dont on connaît les attaches avec la majorité.

Sinon, nous continuerons à assister à des crises cycliques, dans l'attente du ballon d'oxygène de commandes militaires à provenir de pays tels que l'Afrique du Sud ou des junte militaires d'Amérique latine !

Depuis des décennies, notre parti, les organisations syndicales, avec la C. G. T. au premier plan, réclament un programme aéronautique qui corresponde aux besoins accrus de l'expansion du transport aérien. Ni dans le domaine des études, ni dans celui des fabrications, nous n'avons été entendus et nos lignes aériennes nationales importent la majorité de leurs appareils des Etats-Unis d'Amérique.

Outre l'affaire *General Electric*-S. N. E. C. M. A., on assiste à l'interdiction d'exportation de certains matériaux nobles.

La fin de la guerre au Viet-Nam — que nous appelons de tous nos vœux — va se traduire par une crise industrielle que l'économie américaine ne peut supporter, même après les élections présidentielles. L'Amérique va donc intensifier le dumping, se servir de tout l'arsenal de ses moyens de pression pour accroître ses exportations afin de conserver la charge de travail de sa propre industrie aéronautique.

Notre potentiel technique est de valeur, nos techniciens et nos ouvriers de l'aéronautique hautement qualifiés. Il faut savoir si l'on va brader ces richesses nationales en les offrant à la soustraction d'une puissance économique qui n'a intérêt qu'à les voir disparaître d'un monde où elle veut assoier l'hégémonie économique, technique et financière de l'Amérique.

Aujourd'hui nous lançons un véritable cri d'alarme.

Concorde ne doit pas être ce que sont parfois les dernières fleurs de l'automne, les plus belles, mais celles qui précèdent de peu la mort de la plante.

A la demande de mon collègue et ami M. David, je voudrais, en quelques mots, vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir me préciser les mesures prises par votre Gouvernement concernant la situation particulièrement inquiétante des entreprises sous-traitantes de la S.N.I.A.S.-Marignane

spécialisées dans la fabrication d'hélicoptères et dont 85 p. 100 du chiffre d'affaires sont réalisés à l'exportation. Les salariés des dites entreprises s'interrogent à juste titre sur l'avenir de leur entreprise. Déjà des compressions de personnel ont eu lieu en septembre et octobre.

Nous voudrions connaître les mesures prises pour remédier à cette situation contraire à l'intérêt national, donc contraire à l'intérêt de l'industrie aéronautique et de ses salariés.

Pour ce qui concerne le budget du Secrétariat général à l'aviation civile (S. G. A. C.) proprement dit, il y a lieu de formuler une série de remarques et de poser quelques questions.

En effet, il y est affirmé que l'évolution du budget est commandée par l'évolution du trafic aérien.

Même en admettant une telle orientation, force est de constater que le Gouvernement est dépassé par une telle évolution.

Cette évolution est tout à la fois quantitative — le rythme d'augmentation des mouvements est de l'ordre de 10 à 12 p. 100 l'an, en moyenne — et qualitative — il existe une tendance à l'augmentation de la taille et de la charge des appareils avec mise en service des *Boeing 747* et dans deux ans de l'*Airbus* et du *Mercur*.

L'infrastructure tant des aéroports que des équipements de navigation aérienne et de météorologie doit donc être rapidement adaptée et les personnels supplémentaires mis en place en temps utile comme le réclament les syndicats concernés, pour permettre l'écoulement du trafic dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.

Or, pour répondre à l'ensemble des besoins, le VI^e Plan, quoique insuffisant, avait prévu des investissements en France, de 1.630 à 1.680 millions de francs — construction aéronautique exclue — et outre-mer de 380 millions de francs.

En fait, ni l'un, ni l'autre de ces objectifs ne pourront être atteints, les crédits accordés pour les trois premières années du Plan s'élevant à 667 millions de francs pour la France et à 125 millions de francs pour l'outre-mer, soit en pourcentage de réalisation du Plan 41 p. 100 pour la France et 33 p. 100 pour l'outre-mer.

L'année 1973 est pratiquement égale à l'année 1972, inférieure même, si l'on tient compte de l'érosion monétaire.

L'écart entre les objectifs prévus et les réalisations effectuées se creuse.

L'effet consultatif des retards enregistrés, déjà ressenti par les techniciens, les ingénieurs et cadres, ira s'amplifiant, si une autre politique n'est pas mise en œuvre, et ce, d'autant plus, qu'il faut tenir compte des délais nécessaires à la formation de personnel qualifié qui sont de l'ordre de trois à cinq ans et à la mise en place des équipements appropriés.

Qui fait les frais de l'opération, sinon les usagers du transport aérien, les personnels de l'aviation civile qui ne cessent d'alerter les pouvoirs publics sur la gravité de la situation ?

Il ne suffit pas de verser des larmes sur les victimes du récent accident d'Air Inter à Clermont-Ferrand pour faire oublier à l'opinion publique la responsabilité du Gouvernement, plus enclin à exalter la rentabilité que la sécurité du transport aérien. (*M. le ministre des transports fait un geste de protestation.*)

Il manque environ 30 p. 100 des effectifs nécessaires. Cette pénurie se traduit par un taux très élevé de la productivité du travail, d'autant plus marquée que la modernité des équipements laisse toujours à désirer.

Aussi, les risques de collision vont-ils se multipliant : 167 plaintes notifiées en 1971, pour le seul centre du contrôle régional nord d'Athis-Mons !

Encore faut-il souligner que les commandants de bord renoncent de plus en plus à cette procédure de demande d'explication chaque fois qu'ils sont victimes de tels risques de collision, l'administration utilisant trop souvent des réponses toutes faites.

Incapable de faire face aux problèmes posés par la croissance du transport aérien, le Gouvernement en vient, là comme ailleurs, à prendre des mesures de caractère malthusien : il limite le débit du trafic aérien, tout en essayant d'accréditer dans l'opinion publique que cette limitation est due à des « grèves du zèle » du personnel.

Cette contradiction, que vous ne pouvez résoudre, marque dans ce domaine, comme dans tous les autres, les limites de l'action gouvernementale.

Comment pourrait-il d'ailleurs en être autrement dans un système fondé, non sur la satisfaction des besoins et sur la qualité du service public, mais sur la seule recherche du profit et de l'accumulation du capital ? Dans un système qu'affecte une crise permanente, qui se traduit au plan du trafic aérien total — passagers, fret et poste — par un taux annuel d'accroissement le plus faible enregistré depuis dix ans !

Certes, vous faites état dans votre projet de budget, d'une progression des crédits affectés aux études, essais et recherches, crédits qui augmentent de 8,5 millions de francs pour la navigation aérienne et passent de 14,5 millions de francs à 23 millions.

Il s'agit, dites-vous, de pousser très activement les études de matériels nouveaux de navigation aérienne destinés à remplacer d'ici trois ou quatre ans les matériels actuels.

Le tout est de savoir à qui profitera réellement cet effort budgétaire.

De plus en plus, les centres de contrôle fonctionnent comme des laboratoires au profit des groupes de l'électronique, la C. G. E. et le C. I. I. se taillant la part du lion. Le service public est ainsi utilisé comme champ d'expérimentation de matériels et d'équipements destinés à l'exportation.

Pour donner assise à cette orientation, le Gouvernement a créé une société d'économie mixte — une de plus — la société française d'études et de réalisations d'équipements aéronautiques — Sofreavia — dominée par les plus puissants et les plus cosmopolites des groupes bancaires, Paribas et la Financière de Suez. Cette société utilise, à bon compte, l'acquis et le potentiel scientifique et technologique du service public, financés par les contribuables.

Bien entendu, fidèle à votre conception de la « participation » vous n'avez réuni aucun comité technique paritaire pour discuter de cette orientation, contraire aux intérêts du service public.

Le fonctionnement de l'administration se trouve désorganisé sous votre bienveillante tutelle et ce d'autant plus que débordant sa mission initiale, la Sofreavia étend maintenant son activité au territoire national, tendant ainsi à se substituer au service technique de la navigation aérienne.

Les capacités et les talents des techniciens et ingénieurs sont ainsi détournés du service du public, au profit des intérêts égoïstes des monopoles capitalistes.

Ce mouvement s'étend d'ailleurs à d'autres aspects de l'aviation civile, comme en témoigne le recours de plus en plus marqué au financement extrabudgétaire, expression du démantèlement du service public.

Après les concessions des autoroutes au secteur privé, voici les voies aériennes à péage, avec la perception d'une redevance dont le taux est fixé à 15 p. 100 des dépenses, le montant des redevances perçues devant s'élever à environ 25 millions de francs en 1973.

Source d'inflation, la répercussion de ces redevances sur le prix du billet tourne le dos à la démocratisation du transport aérien.

De même, la révision des conventions liant l'Etat et les concessionnaires aboutit au relèvement des redevances d'atterrissage et à une action directe des chambres de commerce sur les personnels chargés de la sécurité.

Déjà, ces dernières prennent en charge la totalité des dépenses de fonctionnement des services de sécurité incendie. Et il est à craindre que, jugés non rentables, les personnels de ces services soient appelés à effectuer mille autres tâches que celles qui sont inhérentes à la sécurité incendie.

Le mouvement ainsi amorcé se poursuit avec le recrutement direct, opéré par les chambres de commerce, des personnels chargés de la sécurité aérienne.

Limité d'abord à quelques cas, le mouvement s'accélère dans tous les départements, toutes les régions aéronautiques, que ce soit à Rodez, à Dôle, à Roven, à Belfort, à Troyes ou à Tours.

Or, ces agents, recrutés hors budget et hors statut aviation civile, écartés par conséquent des avantages statutaires et indemnitaires que vous avez dû concéder au personnel lors de la signature du protocole de juillet 1970, sont rémunérés au rabais, par rapport aux agents de la navigation aérienne.

Ces « préposés », que vous introduisez dans les services techniques de la navigation aérienne, comme vous avez favorisé la généralisation de l'auxiliarat dans les P. T. T., sont-ils à même de rendre des services d'une qualité comparable à celle des autres techniciens de l'aviation civile ? Il est permis d'en douter, quelle que soit leur bonne volonté, étant donné la diversité et la complexité des tâches qui leur sont confiées et pour l'accomplissement desquelles ils n'ont pas reçu la formation nécessaire.

Ministre de la privatisation des P. T. T., voulez-vous devenir également le ministre de la privatisation de l'aviation civile ?

Aussi, me ferai-je le porte-parole des syndicats de l'aviation civile et vous poserai-je à mon tour la question : « Comptez-vous mettre un terme immédiat à cette situation, en honorant votre signature au bas du protocole de 1970, en arrêtant le mouvement de privatisation de ce secteur de l'activité nationale ? ». Cette question, et quelques autres, sont à l'ordre du jour, d'ailleurs, des négociations engagées à l'échelon de votre ministère, pour le renouvellement éventuel du protocole de 1970.

En particulier, allez-vous, monsieur le ministre, rétablir les libertés syndicales et notamment le droit de grève que le Gouvernement a supprimé en 1964, pour les officiers-contrôleurs et les électroniciens et, en 1971, pour les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, en violation pour ces derniers, du protocole de 1970 ?

Qui ne voit le lien direct entre les libertés bafouées et le renforcement de la productivité de l'exploitation, entre la suppression du droit de grève et la privatisation accélérée du service public, entre cette suppression et la finalité, imprécise, des études et recherches, comme le note le rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ? A moins que cette finalité ne soit, au contraire, que trop précise.

Allez-vous, enfin, doter les techniciens de la navigation aérienne d'un statut correspondant au haut niveau de recrutement et de qualification que les tâches de l'aviation civile requièrent, et, notamment, celles d'un véritable contrôle de l'exploitation des innombrables sociétés de transport aérien, dont votre ministère autorise la prolifération ?

Allez-vous, enfin, faire droit aux revendications des personnels administratifs, parents pauvres de l'aviation civile, notamment les petites catégories, en alignant leur régime indemnitaire sur celui des personnels techniques ?

Allez-vous, enfin, procéder à une véritable réforme du cadre B, à la titularisation des auxiliaires, conformément au projet de loi déposé par l'union générale des fédérations de fonctionnaires C. G. T. ?

Allez-vous réparer les graves préjudices causés aux contractuels, notamment à ceux de première catégorie, dont les indices terminaux s'écartent injustement de ceux des ingénieurs d'études et d'exploitation auxquels ils sont pourtant assimilés : 8 points d'écart en 1948 contre 117 à 194 points d'écart en 1972. Ils sont même inférieurs de 42 points à ceux des titulaires du cadre B ! Le reclassement indiciaire de ces personnels, que l'on ne saurait qu'abusivement assimiler à une promotion, est d'autant plus urgent que ces dernières années, de nouvelles mesures discriminatoires — déclassement d'août 1966 sur les prestations et indemnités afférentes à l'exécution des missions, suppression de l'indemnité de départ en retraite, etc. — sont venues aggraver celles prises antérieurement par le Gouvernement à l'encontre de serviteurs de l'Etat dont la compétence et le dévouement n'ont jamais été mis en doute.

Allez-vous tenir les engagements pris en 1970, relatifs à l'aménagement d'un régime de retraite complémentaire, avec la participation effective de l'Etat ?

Allez-vous, enfin ! tenir les promesses formelles faites par votre prédécesseur et accorder aux personnels techniques et administratifs de l'aviation civile des facilités réelles d'accès au transport aérien pour eux-mêmes et pour leurs familles ?

J'ai évoqué tout à l'heure le problème de la prolifération des sociétés de transport aérien, qui s'opère sous votre bienveillante tutelle. A y regarder de plus près, on constate que cette multiplication de compagnies locales, dont les réseaux ne sont pas toujours tracés en fonction de considérations économiques prioritaires, a pour objectif de masquer une opération de plus grande envergure.

Après que votre gouvernement eut enlevé à Air France l'exploitation du réseau intérieur au profit de la compagnie Air Inter, voici que cette dernière, d'une part, concède l'exploitation de certaines de ses lignes à des sociétés locales, d'autre part, en vient à affirmer sa « vocation régionale », non seulement à l'intérieur de l'hexagone, mais en franchissant également les frontières pour relier entre elles certaines grandes villes d'Europe, en clair, pour supplanter la compagnie nationale sur son réseau moyen-courrier européen.

Ce double mouvement a pour résultante de nouvelles atteintes portées à la compagnie nationale, à la nationalisation du transport aérien au profit de puissants groupes privés tels Floirat et Fraissinet, regroupés au sein de l'association des transporteurs aériens régionaux, candidate à la succession d'Air Inter.

Je n'ai malheureusement pas le temps d'aborder les autres aspects de votre budget. Néanmoins, voilà déjà, monsieur le ministre, un certain nombre de questions auxquelles il me serait agréable que vous apportiez une réponse. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Robert Galley, ministre des transports. Mesdames, messieurs les sénateurs, je répondrai d'abord, si vous le permettez, à M. le professeur Henriot. La réponse la plus globale que je puisse lui faire, c'est qu'il ne faut pas rechercher le charter pour le charter ; il faut s'orienter vers cette formule seulement dans le cas où elle apporte au public soit un meilleur service, soit des tarifs plus bas.

Meilleur service : c'est le cas le plus général des entreprises de tourisme, dont les vols doivent partir à heure fixe, à une heure qui ne correspond pas toujours à celle des services réguliers, et qui ont besoin de disposer d'un avion pour organiser des itinéraires spéciaux.

Tarifs plus bas : il n'est pas nécessaire d'insister.

Les charters sont donc utiles si la capacité des vols réguliers est insuffisante sur la liaison considérée. Or, monsieur Henriet, je n'ai pas le sentiment que ce soit le cas dans l'exemple que vous avez cité.

Les tarifs normaux sont inadaptés ? Sur ce point, je puis vous affirmer sans risque d'être démenti que, vers les territoires et les départements d'outre-mer, les tarifs sont en baisse constante. Notre objectif, c'est de faire en sorte qu'ils deviennent progressivement comparables à ceux des charters.

Quant à développer inconsidérément une politique de charters sur la liaison Djibouti—Réunion—Comores, tant qu'il ne s'agira pas de faire face à un flux de touristes aléatoire du genre de celui que l'on constate sur les Baléares, ce serait aller à l'encontre des liaisons régulières entre la métropole et ses territoires d'outre-mer.

La politique que nous devons mener est double. Elle consiste d'abord à multiplier les facteurs qui abaissent le prix du trafic aérien et des billets d'avion vers Djibouti, la Réunion et les Comores, ensuite à demander aux compagnies d'avoir toute la souplesse désirable pour faire face aux pointes de trafic qui se produisent à certaines époques, ce qui pourrait, dans une certaine mesure, correspondre à l'idée que vous vous faisiez, monsieur le sénateur, des charters.

M. Jacques Henriet. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Robert Galley, ministre des transports. M. Francou m'a posé, en fait, deux questions.

A la première qui concerne le plan de charge de la Société nationale industrielle aérospatiale, la S.N.I.A.S., et le plan de rechange en cas d'échec du *Concorde*, je répondrai sans ambiguïté.

Je voudrais d'abord faire une remarque. Le problème du plan de charge de l'industrie est de la responsabilité directe du ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Etant chargé, en tant que ministre des transports, de l'élaboration des programmes, je considère toutefois que, dans une certaine mesure, je me dois d'être attentif et que ma responsabilité n'est pas nulle sur ce plan.

En ce qui concerne le *Concorde*, contrairement à ce que vous disiez, monsieur Francou, je ne crois pas avoir manifesté ici un optimisme béat. J'ai dit, au contraire, que sa commercialisation apparaissait malaisée dans une conjoncture marquée et par les difficultés financières considérables des compagnies clientes qui ne sont pas encore sorties du désastre financier des années 1969-1970 et par la rigueur de la réglementation liée en particulier à l'environnement.

Mais ce n'est pas une raison pour baisser les bras et nous ne les baissions pas. Je puis vous dire très simplement que le plan de charge des équipes chargées de *Concorde*, au vu des premières commandes, ne justifie pas que nous baissions les bras. Pour le moment, nous n'avons ni temps, ni argent à dépenser pour essayer d'imaginer un programme de rechange au *Concorde* : cela n'aurait actuellement pas de sens.

Nous avons bien plutôt à nous efforcer d'améliorer cet appareil, d'améliorer sa rentabilité en abaissant son prix de revient, ce qui est pour nous une garantie d'enlever des commandes plus nombreuses, et d'accroître notre effort commercial sur tous les marchés.

Néanmoins, monsieur Francou, je puis vous dire que je ferai part de votre intervention à M. Debré, car c'est effectivement une question qu'un élu local peut se poser.

En ce qui concerne les hélicoptères, je crois comme vous que la division des hélicoptères de la S.N.I.A.S. est un des premiers fleurons de cette entreprise qui a su conquérir sur le marché mondial une place de premier plan. Bien entendu, il s'agit essentiellement non de marchés civils, comme vous l'avez peut-être un peu imprudemment avancé, mais essentiellement de marchés militaires. Aussi le ministre d'Etat chargé de la défense nationale serait-il plus qualifié que moi pour répondre sur ce point.

Je vous indique quelques chiffres. La S.N.I.A.S. a vendu 360 hélicoptères en 1971, dont 190 à l'exportation. Vingt-huit pour cent de ces appareils sont destinés à des utilisateurs civils, les autres à des utilisateurs militaires.

Parallèlement, en chiffre d'affaires, le carnet de commandes du début de 1972 est comparable à celui de l'année précédente et je crois, monsieur Francou, que les procédures que vous avez évoquées n'ont pas empêché, comme vous pouvez le constater, la vente d'un très grand nombre d'appareils.

Vous conviendrez avec moi que, dans le domaine de la vente des hélicoptères militaires, il convient d'être extrêmement attentif. Dans cette affaire, les considérations de politique étrangère peuvent, dans un certain nombre de cas, passer très largement avant les soucis de plans de charge qui retiennent cependant toute notre attention.

En ce qui concerne les sous-traitants, un certain nombre de mesures ont été prises. Mais je n'en évoquerai qu'une. La réduction des programmes avait, dans une certaine mesure, conduit à limiter la sous-traitance à Ratier-Figeac. Les décisions prises en liaison avec la S.N.I.A.S. ont permis de rétablir les deux tiers de la charge de travail des ouvriers dont le licenciement avait été envisagé.

Si un certain nombre de cas particuliers nous étaient soumis, notamment pour la région de Marignane, nous ferions l'impossible pour essayer de les résoudre. Mais je tiens à me répéter : la prospection commerciale et la qualité des hélicoptères sont telles que nous n'avons pas d'inquiétude très grave à manifester.

J'en arrive à l'intervention de M. Aubry. Je voudrais dire dès l'abord qu'au moins une de ses phrases m'a choqué : celle dans laquelle il m'a semblé, si ma mémoire est bonne, impliquer la responsabilité directe des services de l'aviation civile et du Gouvernement dans l'accident de Noirétable. Je ne peux pas laisser passer ce propos sans le relever immédiatement ; j'ai d'ailleurs failli vous interrompre tout à l'heure, monsieur Aubry.

Je voudrais vous indiquer à ce sujet que le premier rapport de la commission d'enquête m'a été remis le 27 novembre au soir, comme il est de droit, puisque le rapport préliminaire de la commission doit être remis au ministre des transports un mois exactement après l'accident.

Je ne sache pas qu'à la lecture de ce rapport vous trouviez, monsieur Aubry, la moindre justification des propos que vous avez tenus.

Vous m'avez posé une avalanche de questions. Il me sera très difficile de répondre à toutes. J'ai cependant relevé un certain nombre de points. Vous avez évoqué à l'occasion de cet accident les problèmes de sécurité. Les statistiques dont je dispose ne sont absolument pas de nature à vous permettre de parler aujourd'hui d'une augmentation des risques.

Vous avez signalé 167 plaintes en 1971, c'est-à-dire 167 cas où le pilote considère sa position comme anormale sinon dangereuse. Ce chiffre, que je n'ai pas les moyens de vérifier, est probablement exact. Mais, dans le même temps, le centre de contrôle régional Nord a eu à prendre en charge plus d'un demi-million de mouvements. Je puis vous donner l'assurance que le rapport entre le nombre des plaintes et le nombre des mouvements est sensiblement constant, ce qui est tout à fait extraordinaire, quand on considère l'augmentation considérable du nombre des mouvements.

J'aurais donc tendance à dire, contrairement à votre opinion, qu'à l'heure actuelle la compétence des personnels, la qualité des matériels mis en place, le fonctionnement des services de l'aviation civile en général sont tels que la sécurité, loin de régresser, s'améliore.

En ce qui concerne les problèmes spécifiques de financement, plusieurs remarques peuvent être faites. Il est exact que les sociétés françaises vont devoir faire face à des découverts très importants pour financer la production de leurs avions. Je voudrais vous rappeler, monsieur Aubry, que ces prêts, comme cela a été le cas dans l'opération *Caravelle*, sont assortis de la garantie de l'Etat, ce qui devrait tempérer quelque peu les réserves que vous faisiez tout à l'heure.

Bien que la décision n'ait pas dépendu de moi, je ne peux absolument pas laisser passer vos propos sur la personnalité de M. Ravaud. Si M. Ravaud, dont tout le monde sait dans quelles circonstances il a dû cruellement payer de sa personne, a été nommé à la tête de la S.N.E.C.M.A., ce n'est pas pour sa docilité politique, mais pour l'ensemble des qualités de cet homme éminent, qui a passé la totalité de sa vie au service du pays. Il a été nommé en raison de ses qualités d'intelligence et de caractère auxquelles, personnellement, je tiens à rendre hommage ici. (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République et à droite.*)

Vous avez, je crois, évoqué très longuement le problème du moteur de dix tonnes de poussée. C'est une question particulièrement intéressante. Je voudrais relever un de vos propos : nous n'avons pas, au départ, choisi la *General Electric*. Le désir de la S.N.E.C.M.A. et du Gouvernement avait été de se rapprocher de la société *Rolls Royce* pour construire ensemble le moteur de dix tonnes de poussée. C'était en somme la continuation de l'opération *Concorde* et de la réalisation pour *Concorde* du moteur *Olympus* qui, vous le reconnaissiez tout à l'heure, monsieur Aubry, est un succès pour la coopération franco-britannique.

Mais il s'est trouvé que *Rolls Royce* était trop absorbée par d'autres programmes. De ce fait, la S. N. E. C. M. A. a été conduite à tenter de bâtir cette collaboration avec l'un des autres grands motoristes.

Comme il n'était pas extrêmement facile de travailler avec des entreprises situées un peu plus à l'Est que notre pays, nous avons été conduits à envisager une collaboration soit avec *Pratt and Whitney*, soit avec *General Electric*.

Il est vrai, comme vous l'avez souligné, que *Pratt and Whitney* est liée à la S. N. E. C. M. A. par des accords de licence et par une participation financière. Mais la *General Electric* disposait, grâce aux études menées en partie dans le domaine des moteurs militaires, d'une avance assez appréciable sur *Pratt and Whitney* dans le domaine de la technologie des « cœurs chauds ».

Monsieur Aubry, si nous avons choisi *Pratt and Whitney* en raison des rapports financiers qu'elle avait avec la S. N. E. C. M. A., vous auriez reproché, à cette tribune, au Gouvernement d'avoir engagé la S. N. E. C. M. A. dans une voie incertaine alors que la *General Electric* disposait d'un potentiel et d'une technologie plus avancée. Il est très difficile de vous convaincre.

La S. N. E. C. M. A. a choisi le partenaire qui lui paraissait le plus apte à assurer le succès de ses études et je ne sache pas qu'au niveau des cadres, des techniciens ou des scientifiques, quelqu'un à l'intérieur de la S. N. E. C. M. A. se soit élevé contre ce choix.

Qu'en sera-t-il dans l'avenir ? Je vous ai exprimé mon sentiment tout à l'heure en vous demandant de rester confiant dans l'avenir, car les perspectives de collaboration avec *General Electric*, dans le sens que je vous ai indiqué, ne sont pas tout à fait compromises.

Vous avez évoqué le soutien privilégié qui serait accordé à la société Dassault-Breguet au détriment des entreprises nationales. Peut-être que M. Dassault, s'il était présent dans les tribunes, ne serait pas tout à fait de votre avis.

Si vous aviez bien lu le projet de budget et les excellents rapports des rapporteurs, vous sauriez que pour *Concorde* et *Airbus*, 1.247 millions sont, au titre de ce budget, accordés à la S. N. I. A. S. et à la S. N. E. C. M. A. et seulement 95 millions au *Mercury*. Le rapport n'est donc que de 1 à 13 entre ce que ce projet de budget consacre aux entreprises nationales et ce qu'il attribue à Dassault-Breguet. On ne peut donc pas dire, comme vous l'avez fait, qu'il s'agit d'une « aide privilégiée ».

Enfin, j'ai noté les très vives critiques que vous avez exprimées à l'égard de Sofreavia, qui n'exerce qu'une très petite part de ses activités — entre 5 p. 100 et 10 p. 100 — sur le territoire national. Pour le reste, cette compagnie contribue très efficacement à ouvrir les marchés étrangers aux matériels français. C'est une action très profitable à l'économie française et donc, au plan de charge de notre industrie. Sofreavia a joué, en particulier, un rôle tout à fait essentiel dans la présentation des matériels français au Brésil et ceci, face à une très forte concurrence de l'industrie américaine, ce qui, monsieur Aubry, aurait dû au moins vous rendre assez sensible aux mérites de cette société. (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République, 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) qui figurent aux états B et C.

ETAT B

III. — AVIATION CIVILE

M. le président. « Titre III, plus 30.865.731 francs. »

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

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, moins 1.872.000 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

III. — AVIATION CIVILE

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 1.675.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.072.004.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI : autorisations de programme, 16 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 11.230.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions financières relatives au budget de la section Aviation civile du ministère des transports.

— 5 —

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. Par lettre en date d'aujourd'hui 1^{er} décembre 1972, M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, a fait connaître à M. le président du Sénat que M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre de l'économie et des finances, désirait faire devant le Sénat une déclaration au cours de l'après-midi du jeudi 7 décembre prochain, lors de l'examen des crédits affectés au commissariat général du Plan.

En conséquence, le Gouvernement demande que la séance du jeudi 7 décembre au matin soit supprimée et son ordre du jour reporté à la séance de l'après-midi.

Je crois savoir que la commission des finances est favorable à cet aménagement de la journée du 7 décembre.

Dans ces conditions, je pense que le Sénat voudra adopter cette modification. (*Assentiment.*)

L'ordre du jour du jeudi 7 décembre est donc ainsi modifié.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures quinze ? (*Assentiment.*)

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

PRESIDENCE DE M. JACQUES SOUFFLET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 6 —

LOI DE FINANCES POUR 1973

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1973, adopté par l'Assemblée nationale.

Economie et finances.

I. — CHARGES COMMUNES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie et des finances (I. — Charges communes).

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1972 par la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour cette discussion et pour celle des services financiers sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : dix minutes ;

Groupe socialiste : dix minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : neuf minutes ;

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

Groupe communiste : cinq minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Henri Tournan, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des charges communes que j'ai l'honneur de rapporter devant le Sénat est considérable puisqu'il atteindra, en 1973, un montant global de 60.335 millions de francs et représentera 29,2 p. 100 du budget général. Il est même plus élevé que celui des départements ministériels les plus importants tels que la défense nationale et l'éducation nationale.

Ce budget est formé par l'addition de dépenses qui intéressent plusieurs ministères à la fois — les « chapitres-réservoirs », ainsi que les dénomme la Cour des comptes, éclatent en cours d'année pour alimenter des chapitres spécifiques des ministères dépensiers — et aussi de dépenses qu'on s'étonne d'y voir figurer puisqu'elles ne concernent qu'un seul ministère, lequel n'est pas celui des finances.

Aussi, malgré son importance, on ne saurait être surpris de l'intérêt limité que suscite ce budget, la plupart des questions qu'il soulève ayant déjà fait l'objet de débats à l'occasion de l'examen des budgets particuliers d'un certain nombre de ministères.

Comme pour les précédents, mon rapport écrit traite de tous les crédits qui figurent au titre des charges communes ; nos collègues pourront éventuellement s'y reporter.

Mon intention est de me borner, dans le cadre de cette brève intervention, à évoquer certains points qui me paraissent devoir retenir plus particulièrement l'attention de notre assemblée.

Je tiens à signaler tout d'abord que les chiffres du fascicule budgétaire ont été affectés par trois amendements votés par l'Assemblée nationale. Le premier est relatif à l'amélioration des rentes viagères qui entraîne un supplément de crédits de 25 millions de francs. Le deuxième ouvre au Fonds national de solidarité une subvention supplémentaire de 4 millions de francs au profit du budget annexe des prestations sociales agricoles. Le troisième supprime aux équipements administratifs une autorisation de programme de 2,5 millions de francs et un crédit de paiement de 500.000 francs pour gager, partiellement, la majoration du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes au budget de la marine marchande.

Malgré la diminution de l'endettement public, la charge de la dette publique inscrite au titre I progresse, de 1972 à 1973, de 25 p. 100, ce qui paraît paradoxal mais s'explique par la croissance des postes « Garanties et dépenses en atténuation de recettes ».

En effet, le service des emprunts publics diminue par le jeu normal des amortissements, aucun emprunt à long terme n'ayant été émis depuis 1968. De même, la politique financière tendant à réaliser un strict équilibre budgétaire a abouti à une diminution sensible de la charge de la dette flottante.

Quant aux garanties accordées à des collectivités et à des établissements publics, à des services autonomes, ainsi qu'à des entreprises industrielles, commerciales ou artisanales, elles sont également en baisse.

En revanche, les garanties au commerce extérieur, qui ont pour objet de faciliter l'accès des industries françaises au marché international en mettant à leur disposition un mécanisme d'assurance contre un certain nombre de risques, augmentent dans de très fortes proportions : 268 p. 100.

De même, les dépenses en atténuation de recettes augmentent ; il s'agit des dégrèvements sur les contributions directes et assimilées, essentiellement la restitution d'impôt fiscal et de crédit d'impôt, et des remboursements sur produits indirects en raison moins des remboursements de la taxe sur la valeur ajoutée aux exportateurs que de l'assouplissement, en 1972, de la règle du butoir en matière de T. V. A.

Quant aux crédits destinés aux remboursements forfaitaires aux exploitants agricoles non assujettis à la T. V. A., ils sont toujours largement suffisants.

Il convient de mentionner, en premier lieu, au titre III relatif aux moyens des services, la provision constituée, comme chaque année, pour permettre d'améliorer les rémunérations des fonctionnaires et des pensionnés, provision qui augmente en 1973 d'environ 17 p. 100.

L'utilisation de cette somme n'a pas encore été déterminée avec précision ; tout au plus sait-on qu'une partie financera le reclassement des fonctionnaires de la catégorie B, catégorie la plus nombreuse puisqu'on estime que la mesure concernera plus de 1 million d'agents de l'Etat et des collectivités locales, sans compter les retraités. Ce reclassement sera échelonné sur trois ans et sept mois et la première tranche débutera le 1^{er} juillet 1973.

Les rémunérations de début de carrière seront majorées de 23 points, celles de fin de carrière de 25 points. Toutes choses égales par ailleurs, les traitements annuels de fin de carrière devraient être majorés de 3.000 francs et les retraites de 1.300 francs.

Je signale que, pour 1972, des améliorations ont été apportées par tranches comme à l'accoutumée, ce qui fait que l'impact psychologique de chacune d'elles est faible. Je veux parler des traitements des fonctionnaires et des pensionnés de l'Etat.

L'étape du 1^{er} septembre a été constituée par la mise en jeu de la clause de sauvegarde prévue dans l'accord passé entre le Gouvernement et les syndicats en novembre 1971 et aux termes de laquelle les traitements seraient majorés au cas où les prix de détail augmenteraient de plus de 4 p. 100 entre décembre 1971 et fin novembre 1972, la majoration devant intervenir le mois suivant celui au cours duquel le dépassement aura été constaté.

Enfin, le Premier ministre a précisé par lettre aux organisations syndicales « qu'un ajustement interviendra en fin d'année en vue de faire en sorte que le traitement de base fasse apparaître, au 31 décembre, une augmentation du pouvoir d'achat de 1,5 p. 100 par rapport à l'année 1972 ».

Ce dernier pourcentage est à rapprocher des cinq points d'amélioration du pouvoir d'achat dont auront bénéficié les salariés du secteur privé.

Il est certain que la situation des agents de l'Etat continue à se dégrader par rapport aux salariés du secteur privé, ce qui suscite un mécontentement croissant des intéressés et risque d'entraîner des perturbations dans le fonctionnement des services publics.

Depuis les événements du mois de mai 1968, l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement budgétaire servant de base au calcul des pensions, longtemps réclamée par les syndicats, est admise dans son principe. Cinq points ont été intégrés depuis cette époque et je signale que, le 1^{er} octobre 1971 et le 1^{er} octobre 1972, un point a été intégré. Il semble donc qu'une règle coutumière se soit établie. Aussi, les agents de la fonction publique admettraient-ils difficilement à ce sujet qu'une nouvelle étape ne soit pas franchie en 1973.

Parmi les mesures relatives à l'administration, qui figurent dans les moyens des services, nous signalerons les crédits destinés à la poursuite d'enquêtes statistiques prioritaires, à savoir la constitution du fichier central des entreprises et des établissements, la mise en place du réseau d'information comptable agricole constitué par un échantillon d'environ 3.300 exploitants dont la comptabilité est tenue par des offices comptables professionnels et, mesure nouvelle, la mécanisation du fichier électoral qui permettra de donner aux mairies et aux préfectures un outil plus efficace de contrôle.

La rationalisation des choix budgétaires ne comporte aucune mesure nouvelle. Mon rapport donne des indications sur le développement des actions récemment entreprises, qui concernent les budgets de programmes, les opérations de modernisation de la gestion et les études analytiques.

Les crédits de l'Agence nationale pour l'indemnisation des rapatriés augmentent pour permettre d'employer un personnel supplémentaire afin de hâter l'instruction des dossiers. L'activité de cette agence s'exercera dans deux voies différentes, à savoir : la poursuite des procédures engagées au titre des réglementations antérieures à la loi du 15 juillet 1970 et la mise en œuvre des procédures d'indemnisation de ladite loi.

A cet égard, à la fin du mois de septembre dernier, le nombre total de dossiers enregistrés depuis l'origine s'élevait à 178.375. Mais l'afflux des dossiers a été tardif et massif, ce qui n'a pas facilité la tâche des services et a plutôt contribué à retarder le démarrage des opérations d'instruction des demandes.

La cadence du règlement des dossiers va atteindre, avec une moyenne de 1.100 à 1.200 dossiers traités par mois, un rythme permettant d'utiliser les crédits disponibles pour l'indemnisation.

Les résultats atteints à la date du 10 octobre 1972 peuvent être résumés de la façon suivante : plus de 12.000 dossiers ont fait l'objet d'une instruction préliminaire correspondant à la mise en forme des dossiers, à la réunion des justifications, à la recherche des renseignements indispensables pour dénouer des situations trop souvent compliquées ; 6.500 dossiers ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de 270 millions de francs.

Il est certain que, même à ce rythme, la solution de ce problème demandera beaucoup de temps.

Parmi les interventions publiques figurant au titre IV, nous noterons d'abord celles qui ont trait à l'action internationale.

La contribution financière de la France au budget des communautés européennes cessera en 1975, lorsque celui-ci sera alimenté par l'intégralité des prélèvements agricoles et de la cotisation sur le sucre, l'intégralité du produit du tarif douanier commun et un impôt communautaire égal au maximum à un point de la T. V. A.

Mon rapport donne également des indications sur les contributions de la France à l'augmentation du capital de la Banque européenne d'investissement et du Fonds européen de développement.

En ce qui concerne les interventions publiques relatives à l'action économique, nous donnerons quelques indications sur les secteurs du logement et de l'agriculture.

Nous signalerons qu'en matière de logement et d'urbanisme il ne s'agit que de mesures acquises, qui sont la constatation des dépenses entraînées par les entreprises, en 1972, qui se cumulent avec celles des années antérieures.

La dotation pour les crédits affectés aux encouragements à la construction immobilière est en forte progression, de 27 p. 100. Il s'agit, en l'espèce, de primes et de bonifications d'intérêt.

L'agriculture figure au budget des charges communes pour les bonifications d'intérêt des bons et emprunts émis par la Caisse nationale de crédit agricole et pour les subventions économiques.

La dotation pour les bonifications d'intérêt est en forte progression, du fait surtout de l'augmentation de l'encours des prêts.

Nous rappellerons que l'assiette de la bonification est, en effet, représentée par l'encours des avances de la Caisse nationale de crédit agricole aux caisses régionales pour prêts à moyen terme réescomptables et prêts à long terme dont le taux est fixé ou plafonné par l'Etat, ainsi que des prêts directs de la caisse nationale consentis dans les mêmes conditions.

Les ressources utilisées pour le financement de ces opérations proviennent d'emprunts obligataires, d'émissions permanentes de bons à cinq ans et, depuis le 1^{er} janvier 1972, de dépôts des comptes sur livrets de la Caisse nationale de crédit agricole. Le taux moyen de bonification est, à l'heure actuelle, d'un peu plus de 4 p. 100.

Les crédits prévus au titre des subventions à l'agriculture se trouvent amputés très fortement, depuis le 1^{er} janvier 1971, de la plupart des interventions agricoles pour ne plus faire apparaître que les dépenses restant à la charge du budget national.

En effet, l'essentiel des dépenses d'intervention est financé directement par le fonds européen d'orientation et de garantie agricole — le F. E. O. G. A. Aussi les crédits inscrits au budget des charges communes se trouvent-ils très sensiblement réduits.

A ce sujet, je signale que les dépenses entraînées par ces subventions et inscrites aux charges communes pour 1973 ne sont plus que de 780 millions, alors qu'en 1970 elles figuraient pour 6.393 millions, ce qui montre une diminution considérable de ce crédit.

L'aide à l'investissement constitue également une intervention publique de caractère économique qui mérite d'être mentionnée. Elle consiste en bonifications d'intérêt que l'Etat s'est engagé à verser pour réduire la charge de certains emprunts. L'augmentation par rapport à 1972 est de 11 p. 100.

Bénéficiaire de ce régime privilégié les entreprises nationales — mais le montant des bonifications dont elles profitent est en constante diminution — et l'armement maritime qui voit, au contraire, s'accroître l'aide qui lui est allouée.

De même, on constate une augmentation des bonifications accordées à certains prêts effectués au secteur privé par divers établissements bancaires intermédiaires du secteur public : le crédit national et la caisse centrale de crédit hôtelier, industriel et commercial.

Sur 478 millions de francs d'aide en 1971, on constate que 87.300.000 francs seulement sont allés aux entreprises nationales, c'est-à-dire que le secteur privé est partie prenante à ce chapitre pour plus des quatre cinquièmes, proportion qui augmente au cours des années, semble-t-il.

Les interventions publiques au titre de l'action sociale concernent, d'abord, le fonds national d'aide au logement créé par la loi du 16 juillet 1971 relative à l'allocation de logement. Le crédit est égal aux crédits de paiement dégagés en 1972 sur un chapitre du budget de l'équipement et du logement grâce à l'économie réalisée pour la transformation de 25.000 logements programmés à loyer réduit — P. L. R. — en H. L. M. ordinaires.

L'aide aux personnes âgées comprend l'allocation spéciale aux personnes qui ne bénéficient d'aucun avantage vieillesse — fonds spécial institué par la loi du 10 juillet 1952 — et l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité qui date de 1956.

La combinaison de ces deux allocations donne un minimum annuel de ressources de 4.500 francs dès le 1^{er} octobre dernier — soit 12,33 francs par jour — contre 3.300 francs un an auparavant, ce qui représente une augmentation de 36,4 p. 100.

Par ailleurs, une provision de 750 millions est constituée pour majorer l'allocation supplémentaire dans le courant de 1973 et pourtant — ce qui peut paraître paradoxal — la dotation du chapitre concerné diminuera de 95 millions de francs !

On a pu parvenir à cette opération comptable assez déconcertante par le transfert sur le régime de sécurité sociale d'une charge de 500 millions et l'utilisation de crédits de report pour 345 millions. Ainsi la politique sociale du Gouvernement n'a pas de retentissement sur l'équilibre financier du budget de 1973, mais elle en aura lors de l'exercice suivant.

Rappelons que par amendement adopté par l'Assemblée nationale, la dotation du chapitre a été augmentée par le Gouvernement de 4 millions pour tenir compte de la majoration de la participation du fonds au profit du budget annexe des prestations sociales agricoles, à la suite des nouvelles mesures prises en faveur des agriculteurs âgés.

Je signale également le relèvement des majorations des rentes viagères applicable en 1973, qui entraînera une augmentation de crédits de 65 millions, compte tenu de l'amendement voté en première lecture par l'Assemblée nationale.

La dotation du chapitre ouvert voilà deux ans pour financer l'indemnisation des rapatriés est fixée à 500 millions, chiffre égal à celui des années précédentes.

Sur ce chapitre, sont payées les sommes que le Trésor s'est engagé à régler, au lieu et place des bénéficiaires des prêts moratoriés, aux organismes de crédit ayant passé des conventions avec l'Etat, en application de la loi du 6 novembre 1969, ainsi que les indemnités à verser aux rapatriés en vertu de la loi du 15 juillet 1970.

La suppression de la contribution de l'Etat au financement des prestations familiales des salariés agricoles résulte de l'article 47 de la loi de finances pour 1972 qui a eu pour objet d'aligner les cotisations sociales dues par les entreprises connexes à l'agriculture relevant du régime agricole des assurances sociales sur celle du régime général, c'est-à-dire d'en accroître le rendement. Pour être justifiée, cette mesure n'en constitue pas moins une débudgétisation.

Enfin, nous mentionnerons une action nouvelle : la contribution de l'Etat au financement de l'assurance vieillesse des travailleurs non salariés des professions artisanales, industrielles et commerciales. Un chapitre nouveau est créé, doté de 510 millions de francs, destiné à assurer l'équilibre du régime, lequel a pour objet d'aligner les retraites servies aux artisans et commerçants sur celles des salariés du régime général, à effort de prévoyance égal, bien entendu.

Nous passons maintenant aux dépenses en capital qui figurent aux titres V et VI. Elles comprennent en premier lieu celles du titre V : les investissements exécutés par l'Etat.

Il s'agit, tout d'abord, des dotations en capital au profit des entreprises publiques. Le crédit qui les concerne diminuera de 43,4 p. 100 en 1973. Il convient de s'arrêter un moment sur cette évolution qui, apparemment, est assez surprenante.

Jusqu'à alors, l'octroi de dotations en capital aux entreprises nationales était justifié par le souci d'assurer à ces établissements un financement de leurs investissements mieux équilibré, les exigences du progrès économique imposant, en effet, aux grandes entreprises, comme Electricité de France, de réaliser chaque année des programmes d'investissement d'un coût très supérieur à leurs possibilités d'autofinancement. Par ailleurs, un recours exagéré à l'emprunt conduit nécessairement à alourdir les charges financières et à détériorer peu à peu le rapport entre les capitaux propres de l'entreprise et ses immobilisations.

La doctrine change pour 1973 : il est plus sain, nous dit-on, de demander aux entreprises de s'assurer des fonds dont elles ont besoin auprès du marché financier. Les contraintes de l'équilibre ne sont certainement pas étrangères à ce retournement.

J'espère que M. le secrétaire d'Etat pourra nous donner des précisions sur ce point.

En ce qui concerne le tourisme, il y a lieu de signaler un chapitre nouveau dénommé « Protection et aménagement de l'espace naturel méditerranéen ». Une mission *ad hoc* a été créée par décret du 17 avril 1972.

Son objet est double : elle sera un lieu de réflexion où pourront être évoqués les plans et les programmes généraux d'aménagement, de façon que les impératifs de sauvegarde de l'espace naturel méditerranéen soient davantage pris en considération ; elle aura pour tâche d'assurer la coordination des programmes d'action et d'aménagement visant la protection et la reconstitution des massifs boisés et l'organisation de la défense contre les incendies de forêts.

Les cinq autres chapitres existant intéressent l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, de la côte Aquitaine, de la Corse, de la montagne, du littoral et de l'espace rural. Des renseignements à leur sujet sont fournis dans mon rapport écrit.

Quant aux programmes de décentralisation administrative, ils se poursuivront en 1972. J'indique également, dans mon rapport, les opérations déjà lancées et celles qui se poursuivent au cours de l'année prochaine.

Le programme civil de défense comprend des dotations en autorisations de programme, qui passent de 13 à 14 millions de francs et des crédits de paiement, qui passent de 11,8 à 14 millions.

Contrairement à la règle que je me suis fixée de citer le moins possible de chiffres afin d'éviter de fatiguer l'attention de nos collègues, j'ai pensé qu'il était intéressant d'indiquer les crédits destinés au programme civil de défense.

Certes, le débat sur l'utilité ou la nocivité de la force de frappe ne saurait trouver sa place lors de la discussion du budget des charges communes. Il a lieu tout naturellement lors de l'examen des crédits de la défense nationale.

Il n'en demeure pas moins que le problème posé par la protection de la population civile contre les dangers de guerre atomique est essentiel, puisque notre politique militaire demeure axée sur le développement des armes nucléaires. Mais comment prétendre que notre force nucléaire peut avoir un effet de dissuasion alors que les crédits destinés à la protection de la

population civile sont dérisoires et que, par conséquent, son emploi entraînerait des représailles susceptibles de détruire la population française dans sa quasi-totalité ?

Pour 1972, le Gouvernement, qui avait fait porter tout l'effort budgétaire sur les équipements des services civils, n'avait pas estimé opportun de prévoir, en outre, une enveloppe, dénommée Fonds d'action conjoncturelle, comprenant des crédits de programmes supplémentaires à lancer au cas d'une baisse de la tension conjoncturelle.

La situation est inverse pour 1973. Aussi, le F.A.C. est-il reconstitué avec une dotation d'autorisations de programme importante — 2.318 millions : un dixième environ des crédits d'équipement inscrits au budget général — et qui concerne tous les départements ministériels.

Contrairement à ce qui avait eu lieu pour le budget de 1971, il n'y a pas de crédits de paiement à ce titre.

Les dépenses en capital inscrites au titre VI comprennent les subventions accordées par l'Etat, qui concernent surtout les entreprises industrielles et commerciales.

Pour la conversion et la décentralisation, un très gros effort est accompli dans le cadre de la politique industrielle, action jugée prioritaire par le Gouvernement. Les autorisations de programme s'accroissent de 18 p. 100 et les crédits de paiement de 117 p. 100, ce qui témoigne d'un rattrapage dans le rythme de consommation des crédits. Des décrets et des arrêtés du 11 avril 1972 ont assez sensiblement modifié le régime des aides à l'industrialisation. La prime de développement régional remplace la prime de développement industriel qui devait aboutir à la création d'emplois dans les zones sous-industrialisées et la prime d'adaptation, dont l'objet était de ranimer les régions industrielles à activités en déclin, régions de l'Ouest, du Sud-Ouest, Centre, Corse, zones sidérurgiques et minières, zones frontalières et, exceptionnellement, localités où se posent des problèmes d'une particulière gravité.

Ces investissements primés peuvent être destinés à la création d'activités, investissements d'au moins 500.000 F et créant au moins trente emplois, ou à l'extension aux mêmes conditions, l'accroissement des effectifs devant être d'au moins 30 p. 100 ou de 100 personnes.

En tout état de cause, la prime ne peut excéder 12.000 F par nouvel emploi en cas d'extension, 15.000 F en cas de création.

En second lieu, la prime de localisation de certaines activités tertiaires bénéficie d'un régime renforcé.

Le champ géographique d'application est élargi à l'ensemble des zones bénéficiant de la prime de développement régional et à dix-sept grandes villes.

Pour être retenus, les programmes d'investissement doivent entraîner la création d'au moins 100 emplois permanents ou 50 s'il s'agit de services d'études et de recherches ou d'opérations comportant transfert de sièges sociaux.

Elle est plafonnée à 15.000 F par emploi créé avec un assouplissement de 10 p. 100 pour les investissements supérieurs à 10 millions de francs.

Nous indiquerons ensuite la prime spéciale d'équipement hôtelier instituée par un décret du 30 mai 1968. Un décret du 18 mai 1972 a reporté au 31 décembre prochain le délai dans lequel les demandes de prime pourront être déposées. Une nouvelle prorogation d'un an est à l'étude.

En matière de construction aéronautique et de matériel d'armement les crédits ouverts sont d'un volume égal à celui de 1972 ; ils permettent l'octroi d'avances remboursables en cas de succès, ce qui prouve qu'en ces matières l'Etat prend des risques financiers souvent très importants.

Enfin figurent au budget des charges communes des crédits pour permettre les équipements de base des grands ensembles urbains : travaux d'infrastructure, tels que les travaux d'assainissement, de voirie urbaine, de voirie nationale et de télécommunications. Ces crédits sont d'un montant légèrement réduit par rapport à 1972.

Quant aux crédits d'aide aux villes nouvelles, ils sont au contraire en forte augmentation en ce qui concerne les crédits de paiement, en raison de la mise en œuvre progressive de la loi du 10 juillet 1970 permettant la prise en charge, par l'Etat, des trois ou quatre premières annuités d'emprunt d'équipements collectifs d'infrastructure et de superstructure.

Telles sont, mes chers collègues, en m'excusant de la longueur de cet exposé particulièrement aride, j'en ai conscience, les grandes lignes de ce budget des charges communes qu'au nom de la commission des finances j'ai l'honneur de soumettre à l'appréciation du Sénat. (Applaudissements.)

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues. M. le rapporteur général, dans

son rapport général, écrit à la page 126 que « parmi les catégories de dépenses du budget général qui ont subi les effets de l'austérité, nous en citerons deux : les équipements civils, les agents de la fonction publique ». Et M. le rapporteur général ajoute que « le sort diminué ainsi fait aux fonctionnaires au sein de la société, supportable pendant un an, devient intolérable au-delà... ».

Mais que dire de la situation faite aux retraités de la fonction publique, eux dont les pensions ne représentent, dans la première zone d'abattement, qu'un peu plus de 63 p. 100 de leur traitement d'activité à condition qu'ils aient réuni 37 ans six mois de services ; eux qui ne perçoivent les majorations de pension résultant des majorations de traitement que trois mois et parfois plus après la date d'effet de la décision ; eux qui comptent parmi les catégories sociales les plus affectées par l'inflation, par la hausse accélérée des prix à la consommation dont l'indice dit des 295 postes est loin de refléter la réalité.

Et pourtant, les chapitres intéressant les retraités du budget des charges communes ne comportent pour 1973 aucun crédit au titre des mesures nouvelles.

A l'Assemblée nationale, lors de l'examen de ce budget, plusieurs députés — qui n'appartiennent pas tous à l'opposition — vous ont interrogé, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les raisons pour lesquelles aucune mesure nouvelle n'était prévue en faveur des retraités.

Vous n'avez pas répondu à ces questions, comme si les chapitres relatifs aux pensions civiles et militaires n'étaient pas de la compétence du ministère de l'économie et des finances. Je me permettrai de vous rappeler que c'est le ministre des finances, qui était M. Giscard d'Estaing, et le secrétaire d'Etat au budget, qui était M. Boulin, qui ont soutenu en 1964 la discussion du projet de loi portant réforme du code des pensions.

J'espère donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous serez plus explicite devant le Sénat que devant l'Assemblée nationale, sinon nous aurons un exemple des méthodes employées par le Gouvernement pour rendre impossible le contrôle parlementaire.

En tout cas, vous pourriez dire au Sénat quelle est la position du ministère de l'économie et des finances — outre l'amélioration réelle et la garantie du pouvoir d'achat des pensions — à l'égard des revendications des retraités de la fonction publique dont les groupes ont été saisis par l'union générale des fédérations de fonctionnaires C.G.T. et la fédération C.F.D.T. des fonctionnaires. Par exemple pour n'en citer que quelques-unes, faute de temps : le relèvement à 800 francs nets par mois du minimum garanti prévu à l'article L. 17 du code des pensions pour les retraites rémunérant 25 années au moins de services effectifs ; l'incorporation, dès 1973, de cinq points de l'indemnité de résidence dans le traitement. A ce sujet je veux dire que le groupe communiste partage absolument l'opinion émise par notre collègue Tournan qui, dans la discussion générale, s'est élevé, au nom du groupe socialiste, contre « le rythme d'une lenteur absolument inacceptable » selon lequel se poursuit l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement budgétaire ; le relèvement de 50 à 60 p. 100 du taux de la pension de veuve ; l'application des propositions adoptées à l'unanimité par la commission Jouvin et dont le ministère de l'économie et des finances est saisi depuis 1969 — je vous rappelle qu'il s'agit de la réversion de la pension de la femme fonctionnaire sur son conjoint survivant et du paiement mensuel des pensions ; l'assouplissement de l'article 2 de la loi du 26 décembre 1964 afin que certains fonctionnaires retraités avant le 1^{er} décembre 1964, tels que les anciens combattants de la guerre 1939-1945, des retraités chargés de famille, des retraités dont la pension proportionnelle a été liquidée sur la base maximum de 25 annuités, puissent bénéficier des dispositions du nouveau code des pensions.

Et qu'on nous épargne la référence au principe de la non-rétroactivité des lois, car ce principe, le Gouvernement l'interprète à sa façon. On l'a bien vu avec l'article 52 de la loi de finances pour 1972. Cet article accorde — à juste titre d'ailleurs — avec effet du 1^{er} janvier 1972 aux Alsaciens et Mosellans incorporés de force dans l'armée allemande « le bénéfice de campagne » que la loi du 7 août 1957 leur avait refusé et il étend à la même date cette mesure aux retraités dont les pensions ont déjà été liquidées. Il y a donc bien rétroactivité !

Le 7 novembre dernier, devant notre assemblée, M. le Premier ministre a réaffirmé que le Gouvernement donnait, en matière sociale, la priorité aux personnes âgées, aux handicapés et aux personnes chargées de famille.

Eh bien ! monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement aurait l'occasion de mettre ses actes en conformité avec ses paroles en prenant, pour les retraités de la fonction publique et leurs ayants cause dont beaucoup sont de condition modeste, les mesures nécessaires à l'amélioration de leur sort, en particulier celles que j'ai énumérées.

Telles sont les remarques que nous tenions à formuler à l'occasion de ce débat. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Pierre Giraud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, dix minutes sont bien peu pour traiter d'une partie du rapport de mon collègue Tournan, celle qui concerne les retraités. Il s'agit d'une des rares catégories sociales françaises dont le nombre ne cesse de s'accroître, en raison de la longévité plus grande de la vie humaine et qui ne dispose pratiquement d'aucun moyen de défense, puisque les retraités ne peuvent cesser le travail. Il est un peu fâché que nous soyons obligés de traiter trop rapidement ce problème qui intéresse des milliers, voire des millions de citoyens.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais très rapidement vous énumérer les questions les plus importantes qui concernent le problème des pensions. D'abord, il est évident que les pensions de la fonction publique, de l'armée et des collectivités locales sont intimement liées aux rémunérations d'activité. Par conséquent, spontanément les retraités donnent leur accord à toutes les revendications exposées par les fonctionnaires puisque, d'une façon normale, ils bénéficient des avantages qui sont acquis pour ceux-ci.

Dans la mesure où les fonctionnaires et les retraités veulent maintenir leur pouvoir d'achat, il faut que le Gouvernement prenne en temps utile des mesures d'autant plus indispensables que la cadence de l'inflation ne cesse de s'accroître, comme nous venons de le constater le mois dernier. Or les retraités sont certainement la catégorie sociale la plus vulnérable à l'inflation parce qu'elle n'a aucun moyen de compenser par des recettes propres les difficultés que celle-ci peut lui créer. D'autre part, les retraités sont liés aux fonctionnaires et, à l'heure actuelle, les statistiques les plus récentes prouvent que le décalage s'accroît de plus en plus entre la fonction publique et le secteur privé, et même le secteur nationalisé. Par conséquent, là encore, les retraités se trouvent défavorisés.

J'insiste, après mon collègue M. Gaudon, sur la nécessité de hâter la cadence de l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue. Il faudrait arriver à liquider cette affaire qui traîne depuis trop longtemps et qui est une source de mécontentement pour l'ensemble des retraités, de même que, pour eux, devrait pouvoir être appliquée la réduction progressive des abattements de zones de salaires afin d'aller vers leur suppression la plus rapide possible.

Le deuxième point de mon exposé portera sur la fameuse rétroactivité.

L'article 2 de la loi du 26 décembre 1964 s'oppose à ce qu'on appelle faussement la rétroactivité et refuse à tous les retraités ayant cessé leurs fonctions avant le 1^{er} décembre 1964 le bénéfice des dispositions de cette loi, sauf en ce qui concerne la suppression de l'abattement du sixième, dont le bénéfice a été généralisé par les dispositions de l'article 4.

Or, le terme « rétroactivité » apparaît impropre puisqu'il ne s'agit point d'un effet rétroactif des dispositions de la loi au bénéfice des retraités ayant cessé leurs fonctions avant sa date d'application, mais bien seulement de l'application à ces retraités des nouvelles dispositions, à compter de leur date d'application.

Par conséquent, avec les retraités, nous demandons que toute loi nouvelle, toute mesure nouvelle soient appliquées à tous les retraités, quelle que soit la date de cessation de leur activité, car le refus que vous opposez aux retraités de bénéficier de la même législation aboutit à une distorsion inadmissible entre les retraités en fonctions de la date de cessation de leur activité et crée des injustices flagrantes.

D'autre part, nous demandons l'augmentation du taux de la pension de réversion. La disparition d'un des conjoints ne réduit pas de 50 p. 100 les frais de ménage. Des dépenses importantes, notamment le logement et le chauffage, restent les mêmes. Il conviendrait d'en tenir compte.

C'est la raison pour laquelle nous demandons, dans les meilleurs délais, que l'on atteigne, pour les pensions de réversion, le taux de 60 p. 100 et que, comme il a été demandé par la commission Jouvin, on applique le plus rapidement possible la réversion de la pension sur le conjoint survivant en considérant que les mêmes cotisations doivent donner lieu aux mêmes prestations.

Peut-être serait-il intéressant de payer leurs pensions mensuellement aux retraités, le délai d'un trimestre étant trop long pour eux, essentiellement en raison de la rapidité de l'inflation.

Nous demandons aussi que les retraités bénéficient réellement de la péréquation. La question est extrêmement technique, mais nous savons tous que le Gouvernement, par des modifications

statutaires maintenant un ancien corps en voie d'extinction, par la création de nouveaux grades ou échelons accessibles au choix à une partie seulement des fonctionnaires intéressés, par le truquage des indices terminaux d'une catégorie, qui permettent seulement à une partie des actifs d'accéder au grade supérieur sans donner ce bénéfice aux retraités, par la création, l'augmentation, la multiplication d'indemnités non soumises à retenue, le Gouvernement, dis-je, par ces divers moyens manipule constamment la péréquation et lèse les retraités.

Le troisième point de mon exposé a trait à l'alignement des pensions garanties sur les pensions des métropolitains. Vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, on a considéré pendant longtemps que les fonctionnaires d'outre-mer étaient favorisés par le tiers colonial ou autres avantages; mais la décolonisation a mis fin à ces avantages et, en fait, aujourd'hui, les fonctionnaires, qui ont réalisé la plus grande partie de leur carrière outre-mer, sont défavorisés par rapport à leurs homologues métropolitains.

L'article 73 de la loi de finances de 1969 a prescrit l'alignement indiciaire des pensions garanties sur les pensions métropolitaines, accordant à ces retraités le bénéfice de l'évolution intervenue dans les corps d'assimilation, mais il ne permet pas explicitement aux pensionnés garantis de bénéficier de certaines modifications intervenues dans le code métropolitain.

C'est la raison pour laquelle il faudrait décider de leur octroyer le bénéfice de toutes les dispositions du code des pensions civiles et militaires dans la mesure où en bénéficient leurs homologues qui exerçaient, durant la même période, leurs fonctions en métropole.

J'avais l'intention de déposer un amendement à ce sujet, mais on m'a fait valoir que l'application de l'article 40 de la Constitution, ou de tout autre article de votre arsenal, le rendrait caduc. Je me borne donc à suggérer que le Gouvernement reprenne à son compte cette revendication légitime des fonctionnaires retraités qui ont exercé une activité outre-mer.

Chacun sait que la fiscalité française est fondamentalement injuste, mais elle l'est particulièrement pour tous ceux dont les revenus ont été, durant toute leur carrière, facilement contrôlés par les organismes fiscaux. Les fonctionnaires bénéficient d'un abattement de 10 p. 100 sur leurs revenus pour frais professionnels, mais cet avantage n'est pas accordé aux retraités. Or, le passage à la retraite ne diminue pas, bien au contraire, les dépenses: frais d'installation dans un nouveau logement, nécessité de se faire aider pour certaines tâches, en raison de l'âge, dépenses de santé accrues, organisation des loisirs, voire besoins culturels.

C'est pourquoi l'abattement de 10 p. 100 qui est accordé aux fonctionnaires et aux travailleurs en activité devrait être admis pour les retraités. Ce ne serait que justice, dans la mesure où le Gouvernement accorde — c'est son droit — à certaines catégories sociales des avantages fiscaux dont les retraités n'ont pas, jusqu'à présent, bénéficié, d'autant que la pension n'est qu'un salaire différé, qui aurait fait l'objet d'un abattement de 10 p. 100 pour frais professionnels s'il avait été versé pendant la période d'activité.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques-unes des revendications présentées par les retraités. On a beaucoup parlé du troisième âge et il avait même été question un instant de créer un secrétariat d'Etat spécial, comme si une telle création avait pu contribuer à régler en quoi que ce soit les problèmes nombreux de cette catégorie de citoyens. Faisons l'économie d'un secrétaire d'Etat chargé du troisième âge et prenons des mesures positives en faveur de ces hommes et de ces femmes qui ont consacré des dizaines d'années de leur vie au service de l'Etat, de la collectivité et qui sont défavorisés en raison des conditions économiques et du progrès économique dont bénéficient la plupart des gens qui sont en activité.

Il faudrait profiter de l'intérêt que semble porter le Gouvernement au troisième âge pour revoir dans le sens que le groupe socialiste vient de vous indiquer les conditions d'existence des retraités.

Je ne me fais pas beaucoup d'illusions pour ce budget, qui est maintenant pratiquement adopté, mais l'on peut estimer qu'en tapant toutes les années sur le même clou, un jour on arrivera à l'enfoncer. Si le présent budget ne peut pas être meilleur pour les retraités, nous espérons pour eux que les modifications de la représentation politique leur permettront, l'année prochaine, d'obtenir satisfaction. (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et certaines travées à gauche.*)

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

M. André Armengaud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ne comptez pas sur moi pour faire un exposé sur l'ensemble des problèmes qui

pourraient nous préoccuper au titre des charges communes, car ils sont particulièrement nombreux. Au surplus, le budget des charges communes représente 30 p. 100 du budget général et serait matière à de nombreux débats dont chacun pourrait occuper toute une séance.

Je me bornerai donc à poser deux questions à M. le secrétaire d'Etat sur un problème qui intéresse tout particulièrement les sénateurs représentant les Français de l'étranger et que M. Tournan a d'ailleurs évoqué dans son rapport.

La première question, c'est de savoir si l'avance que vous accordez aux rapatriés et spoliés âgés, pour un montant de l'ordre de 250 millions de francs d'ici à la fin de l'année, ne portera pas atteinte à la trésorerie de l'Agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer, l'A. N. I. F. O. M., pour liquider les dossiers qui doivent normalement être payés au cours de l'année. Etes-vous sûr que les crédits de report que vous utilisez pour les avances seront suffisants pour ne pas gêner les opérations courantes ?

La deuxième question a trait à la lenteur avec laquelle l'A. N. I. F. O. M. liquide les dossiers déjà déposés et enregistrés, 178.000 et quelque. La cadence de liquidation, M. Tournan l'indique à la page 29 de son rapport, est de l'ordre de un millier par mois, soit 12.000 par an environ, si bien que nous risquons fort de dépasser la période de dix ans initialement prévue par la loi de juillet 1970, que le Sénat n'a d'ailleurs pas votée, sur l'indemnisation. Pouvez-vous donner à l'A. N. I. F. O. M. des moyens supplémentaires pour accélérer la liquidation des dossiers ? Il ne faut pas oublier, en effet, que 50 p. 100 des rapatriés sont des gens âgés qui ont en général tout perdu et dont les moyens d'existence sont particulièrement faibles. Nous vous demandons donc d'apporter votre contribution aux services de l'A. N. I. F. O. M. — contribution qui paraît très mince aux sénateurs des Français de l'étranger, qui ont entendu le directeur de cet organisme lors de la dernière réunion du conseil supérieur des Français à l'étranger — afin de lui permettre de liquider le maximum des dossiers en instance. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Schiélé. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser une toute première question portant sur le titre V de votre budget au sujet des 150 millions de francs inscrits en dotation de capital pour l'Entreprise minière et chimique.

Après la lourde épreuve que viennent de subir les mines domaniales de potasse d'Alsace, et par là même l'Alsace, et les problèmes graves qui se posent dans cette entreprise, je pense que ces 150 millions de francs seront affectés à l'accroissement de son capital social, qui est ridiculement bas au regard de sa dimension et des investissements nécessaires à l'exécution du « plan à long terme » arrêté d'un commun accord.

Je souhaiterais avoir cette précision de votre part. Elle sera certainement de nature, si votre sentiment rejoint le mien, à apaiser les inquiétudes légitimes de 8.500 mineurs et de toute la population haut-rhinoise.

Après cette remarque circonstancielle, je voudrais aborder des problèmes généraux ayant trait à la fonction publique.

Je formulerai une observation liminaire sur la méthode. Le budget dont vous êtes comptable présentement devant nous a trait à un certain nombre de préoccupations concernant la fonction publique, mais votre collègue M. Malaud va venir dans quelques jours entendre les observations des sénateurs sur le même sujet.

Si la préoccupation méthodologique de toutes les philosophies est de rechercher la distinction, point trop n'en faut cependant et, contrairement à ce que prétendait Descartes, trop distinguer en matière budgétaire n'amène pas à des idées claires et distinctes ; pour moi, au contraire, la distinction tourne à la confusion.

J'aurais donc souhaité qu'un débat unique puisse s'instaurer à la fois sur les crédits dont vous avez la responsabilité et sur ceux dont M. Malaud est responsable, car il n'est pas possible à notre sens de traiter les problèmes de la fonction publique avec une telle dichotomie qui, sinon pour nous, est sans doute pour vous d'un grand avantage : car vous pouvez toujours renvoyer à la responsabilité et à la compétence de votre collègue les questions ennuyeuses et M. Malaud lui-même pourra en faire autant dans quelques jours !

C'est la raison pour laquelle — ayant conscience d'être en pleine confusion, mais c'est un trait d'esprit qui m'est particulier — j'ai voulu tout de même vous poser quelques questions, qui ne sont peut-être pas votre ressort et que je reprendrai alors devant M. Malaud ou, éventuellement, devant M. Marcellin.

En premier lieu, je n'insisterai pas sur les questions qui ont été excellemment exposées, avec beaucoup de justesse et de talent, par le rapporteur, M. Tournan, qui, contrairement

à ce qu'a dit M. Gaudon, ne s'est pas exprimé au nom du groupe socialiste, car je connais bien son objectivité, mais au nom de votre éminente commission des finances.

Je me bornerai donc à m'associer aux demandes qu'il a formulées. Il faut d'abord intégrer l'indemnité de résidence dans le traitement principal. C'était là, nous le savons, une sorte d'expédient employé il y a maintenant plus de vingt ans par les gouvernements antérieurs pour parer à l'essentiel devant une situation désordonnée qu'ils ne maîtrisaient guère. Mais les méthodes ne se sont guère améliorées à cet égard.

De la même manière, je ne reviendrai pas outre-mesure sur les problèmes de retraite, de reversion de pension, d'augmentation du taux de la retraite pour le conjoint survivant, qui sont parfaitement connus de vos services et de vous-même. Certes, ils ne peuvent pas être réglés d'un seul coup, mais nous vous demandons d'établir un planning, un calendrier, car nous aimerions savoir dans combien de temps ces problèmes seront réglés, désireux que nous sommes tous que leur soit apportée une solution dans les meilleurs délais.

Il en va de même pour la suppression des abattements de zone de salaires, problème qui serait réglé si, comme nous le demandons, l'indemnité de résidence était intégrée dans le traitement de base.

J'en viens maintenant à deux autres observations. Comme tout parlementaire, je me rends compte que ce budget des charges communes constitue une prévision. Je souhaiterais, cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, que, ce soir, par une sorte de lapsus volontaire et conscient — il ne vous en coûterait guère — vous acceptiez la substitution d'une voyelle à une autre dans le terme « prévision » — ce serait suffisant pour apaiser nos craintes — et de parler de « provision ».

En effet, les 2.239 millions de francs qui sont inscrits à ce budget pour la fonction publique me paraissent constituer plus une provision qu'une simple prévision.

J'aimerais avoir l'assurance de votre part que vous ne négligez pas les problèmes de structures auxquels nous sommes confrontés et que je n'ai fait qu'évoquer à l'instant car ils ont été excellemment exposés par MM. Gaudon et Giraud. Nous assistons à une débudgétisation opérée grâce à un certain nombre d'expédients, tels que l'obligation faite aux conseils généraux de pourvoir à des postes dont l'Etat a normalement la charge. Je reprendrai ce problème en présence de M. Malaud. Nous devrions le réétudier l'année qui vient.

J'évoquerai également le problème des contractuels, ces salariés de l'Etat sous contrat dont le nombre croît sans cesse et qui échappent aux règles et aux statuts de la fonction publique ; ils faussent évidemment la promotion sociale et le jeu du déroulement de la carrière.

Ce sont des problèmes de structures qui doivent être revus car ils ont une incidence financière sur ce budget. C'est la raison pour laquelle je préférerais parler de « provision ».

Il y a une autre raison de s'inquiéter. Les traitements de l'Etat sont nettement inférieurs aux rémunérations des secteurs privé et nationalisé. On peut évaluer, en moyenne, la différence à 40 p. 100 au détriment de la fonction publique pour la catégorie A.

Cette distorsion importante est très déprimante pour des fonctionnaires qui ont conscience de bien servir la nation et leur pays en exécutant leur travail, mais qui s'étonnent dans le même temps de se voir si défavorisés par rapport à leurs homologues du secteur privé car une différence de 40 p. 100 est considérable.

Je n'en veux pour preuve que les chiffres retenus par notre rapporteur spécial, M. Tournan, qui a parlé, pour l'année qui se termine, d'un écart de 3,5 p. 100. Il nous a dit à la tribune, après l'avoir écrit dans son rapport, que l'augmentation du pouvoir d'achat pour la fonction publique serait de 1,5 p. 100. Telle était la promesse faite par le Gouvernement pour la fin de décembre 1972. Or l'augmentation totale des traitements de la fonction publique pour cette année aura été de 6 p. 100. Encore est-ce une augmentation théorique car si, entre le traitement du 1^{er} janvier et celui du 1^{er} décembre de cette année, nous enregistrons une augmentation globale de 6 p. 100, elle correspond exactement à l'augmentation du coût de la vie, et encore sommes-nous modestes en admettant ce pourcentage.

Par conséquent, l'augmentation du pouvoir d'achat, « la participation aux fruits de l'expansion » qui est un des grands thèmes de votre Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat, ne sont pas garanties par cette augmentation des traitements de la fonction publique pour 1972. Pourtant, 1,5 p. 100 d'accroissement du pouvoir d'achat n'a rien de commun avec la progression qu'il connaît dans le privé, où il est de l'ordre de 5 p. 100.

Il s'agit d'un problème grave auquel il faut trouver une solution sans tarder car nous commençons à en subir des effets que je considère comme désastreux.

Je n'ai pas le temps d'aborder ce soir les problèmes spécifiques aux traitements eux-mêmes, au régime des primes, des honoraires, des prébendes de toutes sortes, qui relèvent d'une détestable méthode et d'une très mauvaise administration quand il s'agit d'hommes qui ont à honneur de servir le pays et leurs concitoyens.

Ces deux observations présentent une très grosse importance pour mon groupe et vos réponses, monsieur le secrétaire d'Etat, auront leur répercussion sur notre attitude au cours de la discussion de ce budget.

Enfin, je déborderais le cadre de ce budget pour empiéter sur le débat que nous aurons dans quelques instants ; je veux relever dans le rapport de notre collègue, M. Pauly, deux observations relatives aux douaniers et aux retraités de la police, dont les bonifications de retraites ne sont pas retenues antérieurement à une loi de 1957, on se demande bien pourquoi.

Par ailleurs, les charges dont vous accablez vos agents du Trésor sont telles que ces hommes dont nous apprécions, sur le terrain, si je puis dire, comme maires ou comme administrateurs locaux, à la fois le dévouement et la compétence — ne sont-ils pas, dit le statut, les guides éclairés des collectivités locales ? — se trouvent, étant donné la diversité de leurs tâches, devant des difficultés extrêmes auxquelles il serait souhaitable et urgent de remédier.

Il faudrait que leur nombre fût accru et leur qualification mieux utilisée, que la promotion sociale et la formation permanente puissent leur être appliquées, comme cela se pratique dans le secteur privé, et que ces fonctionnaires, qui sont certainement les meilleurs défenseurs des finances publiques, puissent être considérés à la mesure de leurs qualités et de leurs compétences.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que je voulais présenter sur ce budget et je vous demande de bien vouloir y répondre, avec l'espoir d'avoir été quelque peu entendu. (*Applaudissements sur les travées socialistes et à gauche.*)

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

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, important par sa masse et complexe dans sa structure, le budget des charges communes a été analysé avec beaucoup de compétence et de clarté par votre rapporteur spécial, M. Tournan, ce dont je le remercie.

Le caractère très complet de son exposé et de son rapport écrit me dispense de revenir sur la plupart des postes de ce budget. Ils concernent d'ailleurs, le plus souvent, des interventions de l'Etat qui s'insèrent également dans l'action d'autres ministères et qui, à ce titre, ont été ou seront exposées à votre assemblée au cours du débat budgétaire. Je m'efforcerais de répondre à l'ensemble des orateurs sur les questions particulières qu'ils ont bien voulu poser au cours de ce débat général.

Je voudrais, au préalable, souligner certains caractères de ce budget et répondre, à cette occasion, aux observations de M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

La diminution de la dette publique résulte sans doute du jeu normal de l'amortissement, mais également et principalement de la réduction de la dette flottante permise par la diminution des taux et la poursuite d'une politique d'équilibre budgétaire.

L'importante croissance des dépenses en atténuation de recette est principalement liée aux remboursements sur produits indirects. Cette croissance s'explique, tout d'abord, par les remboursements de butoirs décidés postérieurement au vote de la loi de finances pour 1972, en vertu d'une habilitation législative accordée par cette même loi.

Le second facteur d'explication est la progression des remboursements aux exportateurs, liée à l'essor que connaissent nos exportations et qui devrait se poursuivre en 1973.

C'est également ce dernier phénomène qui, conjugué avec la croissance des salaires et des prix, justifie l'ajustement de la dotation consacrée aux garanties au commerce extérieur.

Votre rapporteur a rappelé que le chapitre 31-94 comprend, comme chaque année, un crédit global au titre des mesures nouvelles pour assurer le financement de mesures générales et de mesures catégorielles dont les modalités n'ont pas été arrêtées.

Comme par le passé, il sera consacré à l'amélioration des rémunérations des personnels, qu'il s'agisse des agents en activité ou des retraités.

Il est exact, et je réponds par là à M. Giraud, que les retraités constituent une catégorie sociale qui ne dispose pas des moyens de pression dont peuvent user certaines autres

catégories professionnelles. Mais le fait est d'importance relative, à partir du moment où les augmentations de rémunération des fonctionnaires en activité bénéficient automatiquement à l'ensemble des retraités.

Le Gouvernement s'est attaché, au cours des années qui viennent de s'écouler, à améliorer leur situation, tant en apportant des aménagements appréciables à la réglementation, notamment par l'introduction du travail à mi-temps dans la fonction publique avec acquisition de droits à pension et l'attribution d'une pension à jouissance immédiate à la femme fonctionnaire, mère d'un enfant invalide, que par un relèvement continu et important des pensions de retraites.

Sur ce dernier point, je vous rappelle que les retraités ont bénéficié de toutes les améliorations du traitement de base accordées aux agents en activité, ainsi que de l'octroi de points indiciaires qui ont été proportionnellement plus favorables aux retraités appartenant aux catégories les moins favorisées.

En outre, la réforme des catégories C et D a procuré, à cette dernière catégorie de retraités modestes, de substantielles améliorations dont ont également bénéficié les fonctionnaires retraités antérieurement.

J'ajoute que la réforme de la catégorie B, récemment décidée, sera encore un élément non négligeable en faveur des retraités de ce niveau.

Enfin, l'intégration de cinq points d'indemnité de résidence, depuis 1968, a apporté, chaque année, aux retraités une augmentation supplémentaire de 1 p. 100.

La combinaison de ces mesures fait qu'en moyenne les pensions ont, depuis 1968, augmenté de plus de 50 p. 100 et que celles des retraités les plus modestes ont progressé de plus de 77 p. 100.

M. Giraud m'a posé une question concernant la fiscalité des personnes âgées. Je lui répondrai que les lois de finances de ces dernières années, comme le présent projet, portent témoignage de l'attention que le Gouvernement et le Parlement manifestent pour la situation fiscale des personnes âgées dont les ressources sont les plus modestes.

Qu'il me suffise de rappeler l'institution d'une décote et d'une limite d'exonération spéciale et, cette année, la création d'un forfait de frais de troisième âge.

M. Schiélé m'a demandé si la dotation inscrite aux charges communes au titre des rémunérations de la fonction publique est limitative ou peut être dépassée. Je lui réponds que, juridiquement, les crédits inscrits au chapitre 31-94, au titre des mesures générales qui intéressent les agents des services publics, sont limitatifs, mais que le point exact de la situation des crédits est fait traditionnellement en fin d'année, lorsque sont mieux connus le rythme effectif des recrutements tout au long de l'année et l'incidence précise des glissements dus à l'évolution de l'ancienneté moyenne des agents dans les différents postes.

Les ajustements nécessaires sont effectués dans la loi de finances rectificative. Vous en aurez un exemple dans celle qui est déposée actuellement sur le bureau du Parlement.

M. Schiélé me pardonnera de ne pas le suivre dans la distinction subtile qu'il effectue entre provision et prévision. Dans l'esprit du Gouvernement, il n'y a pas de différence en la matière.

Je voudrais également évoquer l'indemnisation des Français rapatriés d'outre-mer. L'agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer a maintenant deux années d'existence. Mais, pour apprécier les résultats de son activité pendant cette période, il faut tenir compte de l'ensemble des difficultés matérielles et des problèmes techniques qu'elle a eu à résoudre avant d'aborder la liquidation effective des dossiers et auxquels M. Armengaud, qui connaît particulièrement bien ce problème, a fait allusion dans son intervention.

Libérée des obligations matérielles liées au dépôt des dossiers et aux travaux préalables à la mise en œuvre des dispositions de la loi du 15 juillet 1970, l'agence peut consacrer désormais l'ensemble de ses moyens à l'instruction des dossiers et doit atteindre ainsi rapidement son rythme optimum d'activité. Elle sera aidée en cela par la création de 43 nouveaux emplois prévus dans le projet de budget de 1973 et destinés notamment à renforcer les moyens de ses centres régionaux.

Ces moyens complémentaires donnés à l'A. N. I. F. O. M. répondent au vœu formulé par M. Armengaud à l'occasion de sa seconde question. Je me réserve de répondre à sa première question lorsque sera appelé le titre III du budget des charges communes.

Les crédits d'équipement du budget des charges communes sont caractérisés par une diminution du crédit destiné aux dotations en capital des entreprises publiques. L'aisance du marché financier facilitera, en effet, le financement de leurs investissements. S'agissant de la question précise de M. Tournan concernant E. D. F., il est vrai que le Gouvernement envisage

un recours plus important de l'entreprise au marché financier pour 1973, de même que pour Gaz de France; mais il n'en résultera aucune détérioration de la situation financière et du bilan de ces entreprises.

En effet, en contrepartie de la progression des emprunts prévus en 1973, il a été décidé de procéder à la consolidation de prêts du F. D. E. S. antérieurement consentis qui seront transformés en dotations en capital. Cette consolidation a été prévue à un niveau tel qu'il n'en résultera aucune détérioration du bilan des entreprises. Elle sera proposée à l'approbation du Parlement par la loi de finances rectificative pour 1972.

Si l'on constate une diminution des crédits destinés aux dotations en capital aux entreprises publiques, en revanche, les crédits prévus en faveur de la décentralisation industrielle et de l'équipement hôtelier sont, eux, en progression sensible.

Les crédits d'équipement administratif connaissent également une augmentation qui permettra de faire face à la réalisation de diverses opérations de construction ou d'aménagement des locaux nécessaires pour l'installation ou le regroupement des services administratifs, tant en province qu'à Paris.

Enfin, c'est au chapitre 57-10 qu'est prévue la dotation du fonds d'action conjoncturelle qui pourra abonder les dotations d'équipement des divers autres budgets dans l'hypothèse où la conjoncture de 1973 et les possibilités de l'économie conduiraient à un déblocage de ce fonds.

Je rappelle que les différents pays de la Communauté économique européenne doivent examiner à la fin du premier semestre 1973 si ce type de dépenses conditionnelles doit, en tout ou en partie, être engagé. Bien entendu, l'avis de votre commission des finances et de celle de l'Assemblée nationale serait recueilli le moment venu.

Je voudrais, sur un point particulier, répondre à M. Schiélé qui souhaitait avoir des précisions sur la cotation prévue au profit de l'entreprise minière et chimique. Il ne m'est pas possible de préciser à ce jour la ventilation qui sera faite entre les entreprises du groupe de la dotation en capital prévue en sa faveur. Mais je puis donner l'assurance à M. Schiélé que les mines domaniales de potasse d'Alsace participeront pour une part importante à ces dotations de manière à faciliter la préparation de leur avenir.

M. Pierre Schiélé. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat. M. Schiélé me permettra, j'en suis sûr, de répondre aux questions qui concernent les comptables du Trésor et les douanes, lors du débat sur les services financiers.

Je pense que les quelques indications que j'ai pu vous donner et dont je vous prie d'excuser la brièveté qui m'a été rendue possible par la qualité du rapport de M. Tournan, à qui je tiens à renouveler mes remerciements, vous permettront de mieux apprécier les différentes caractéristiques du budget des charges communes qui vous est présenté et dont je souhaite que votre assemblée veuille bien l'adopter. *(Applaudissements à droite, au centre et sur certaines travées à gauche.)*

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'économie et des finances (I. — Charges communes) figurant aux états B et C.

ETAT B

I. — CHARGES COMMUNES

M. le président. « Titre II. — Plus 90.057.797 francs. »

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

Je mets aux voix le crédit du titre II.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre III. — Plus 2.589.784.150 francs. »

La parole est à M. Carrier.

M. Maurice Carrier. Monsieur le secrétaire d'Etat, sous le titre « mesures nouvelles en faveur des rapatriés », le Gouvernement a fait connaître que, pour venir en aide dans l'immédiat aux rapatriés les plus âgés ou les plus démunis, il avait été décidé de verser une avance aux personnes qui, ayant déposé un dossier d'indemnisation, sont âgées de soixante-cinq ans — ou plus — au 1^{er} octobre 1972 ou figurant parmi les quinze premiers pour cent des listes départementales de priorité.

Cette avance est de deux mille francs pour les personnes n'ayant perdu que leur mobilier familial et de cinq mille francs pour tous les autres dossiers.

La somme totale nécessaire au financement de cette opération se situera entre deux cent cinquante et trois cents millions de francs.

Elle sera prélevée sur les fonds disponibles de l'agence nationale pour l'indemnisation qui dispose des sommes nécessaires à cet effet en raison de reports importants.

Dans l'immédiat, cette ponction ne devrait pas entraver le fonctionnement de l'agence qui aura à assurer tout à la fois la poursuite de l'examen des dossiers de demande d'indemnisation, à raison de mille deux cents à mille trois par mois, comme elle l'a fait le mois dernier; le paiement des sommes revenant aux rapatriés spoliés après mise au point de leurs dossiers; le paiement des mesures nouvelles annoncées, qui a commencé le 15 novembre 1972, et qui, à la cadence de dix mille personnes payées par mois, pourrait être terminé fin mars, mi-avril.

Mais, pour que l'A. N. I. F. O. M. puisse continuer à assurer le paiement régulier des dossiers de demande d'indemnisation jusqu'à la fin de 1973 à la cadence de mille deux cents à mille trois cents francs par mois, il est vraisemblable qu'elle ne pourra le faire que si, au cours des derniers mois de 1973, de nouveaux crédits lui sont affectés en plus de la dotation de 500 millions de francs prévue au budget de 1973.

Le Gouvernement accepterait-il de préciser sa pensée sur ce point important, en affirmant qu'en aucune façon la réalisation des mesures nouvelles annoncées ne saurait ralentir le fonctionnement normal de l'agence, dont la mise en route a été laborieuse et dont la vitesse de croisière, atteinte par elle aujourd'hui, ne saurait être freinée.

Cela dit, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous poser deux autres questions.

Le 16 mai 1972, j'évoquais à la tribune du Sénat les raisons pour lesquelles, à mon sens, l'article 66 de la loi du 15 juillet 1970 — loi sur l'indemnisation — devait être retenu au profit des spoliés qui ont perçu d'un gouvernement étranger un début d'indemnisation, plutôt que de leur appliquer l'article 13 de cette même loi, qui les lèse considérablement.

Pour ne pas alourdir ces débats, je ne reproduis pas ces articles dans mon intervention; mais je dirai seulement que le représentant du Gouvernement me répondant, indiquait — je le cite: « Malgré un premier examen de ce problème au sein de la mission interministérielle pour les rapatriés, je suis autorisé à dire que M. le Premier ministre est disposé à faire examiner à nouveau cette question dans l'esprit le plus bienveillant possible. »

Dans la même intervention, je demandais si le produit de la vente de l'alcool provenant de la distillation du million d'hectolitres de vin retiré du marché français pour permettre l'entrée en France du million d'hectolitres de vin cédé gratuitement à la métropole par le Gouvernement tunisien, pour l'indemnisation partielle des terres agricoles nationalisées par lui le 12 mai 1964, était compris dans les 27 millions qui ont été répartis aux rapatriés spoliés.

La réponse qui m'a été faite par le représentant du Gouvernement fut la suivante: « En ce qui concerne ce deuxième point, je dirai simplement que le Gouvernement fait examiner, en ce moment, la destination exacte des sommes excédant le prix payé directement aux rapatriés en contrepartie des versements effectués par le service des alcools. Je suis autorisé à vous dire que vous serez tenu au courant en détail de la suite de cette affaire. »

Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez me dire où en est l'examen de ces deux questions sur lesquelles je n'ai reçu, jusqu'ici, aucune indication.

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat. J'aimerais répondre de façon précise sur les deux points techniques que M. Carrier vient d'exposer. Je le prie de m'excuser de ne pouvoir le faire ce soir. Mais je prends l'engagement de lui adresser une réponse écrite dans un délai aussi bref que possible.

Par contre, en ce qui concerne la crainte qu'il a émise au sujet des conséquences de la mise en paiement d'une avance sur indemnisation, crainte que M. Armengaud a exprimée également dans son intervention, je puis dire que, compte tenu des reports, le crédit prévu pour 1973 permettra non seulement d'effectuer les versements d'acomptes, mais également d'assurer la liquidation normale des dossiers d'indemnisation.

En tout cas, je confirme l'engagement pris par le Gouvernement de veiller à ce que l'agence nationale puisse fonctionner normalement, avec d'ailleurs des moyens en personnel accrus comme je l'ai indiqué tout à l'heure, de telle façon que les indemnisations et paiements d'acompte se fassent à la cadence la plus élevée possible.

M. Maurice Carrier. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Il n'y a plus d'observations ?...
Je mets aux voix le crédit du titre III.

M. Roger Gaudon. Le groupe communiste vote contre.

M. Pierre Giraud. Le groupe socialiste aussi.
(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV... plus 797.464.665 francs. (Adopté.)

ETAT C

I. — CHARGES COMMUNES

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme 1.011.600.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement 892.011.800 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme 680.200.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement 244 millions de francs. » — (Adopté.)

II. — SERVICES FINANCIERS

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie et des finances (II. — Services financiers).

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Paul Pauly, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le ministère de l'économie et des finances est une puissance que beaucoup redoutent : il lève les impôts, contrôle les dépenses publiques et contribue à l'activité économique du pays. Mon intervention à cette tribune se bornera à vous présenter une courte synthèse des informations et des observations contenues dans le rapport écrit que j'ai déposé au nom de la commission des finances.

Le budget des services financiers pour 1973 est en augmentation sur celui de 1972 de 12,75 p. 100 pour les dépenses ordinaires, de 0,16 p. 100 pour les autorisations de programme en capital, de 7,05 p. 100 pour les crédits de paiement des dépenses en capital.

Les priorités retenues sont les suivantes : mécanographie et électronique, institut national de la statistique et des études économiques, I. N. S. E. E., aide à l'institut national de la consommation et aux organismes de consommateurs, expansion économique à l'étranger et direction générale du commerce intérieur et des prix. La politique de promotion des exportations françaises sera majorée de 16 p. 100.

Les dépenses consacrées à la modernisation des méthodes n'ont pas permis, jusqu' alors, de réduire sensiblement les charges de caractère traditionnel parce que le nombre des opérations et des tâches nouvelles ne cesse de s'accroître.

Dans tous les services départementaux — Trésor et impôts notamment — les moyens en personnel se révèlent insuffisants et inadaptés, qu'il s'agisse des effectifs ou de leur répartition.

L'électronique devrait réduire les tâches matérielles pour permettre aux inspecteurs, aux contrôleurs et aux percepteurs de consacrer plus de temps aux contacts humains ainsi qu'au rôle de conseiller qui est le leur.

Lors du vote d'un budget précédent, un collègue qui siège de ce côté de l'assemblée (*L'orateur désigne la droite*) déclarait qu'une fiscalité comme la nôtre, maniée par des maladroits, conduirait ce pays à la révolte.

La direction de la comptabilité publique envisage, pour un proche avenir, la suppression d'un grand nombre de petites perceptions et le renforcement des plus importantes. Il est certain qu'à ce sujet le cabinet du ministre ne sera pas en mesure de résister aux pressions politiques les plus puissantes. Pour établir une carte rationnelle d'implantation des nouveaux postes comptables, il conviendrait, semble-t-il, de prendre l'avis des conseils généraux. Ce problème de la suppression des petites perceptions est l'un de ceux qui préoccupent les maires de nos communes rurales.

Retraçant les difficultés au milieu desquelles se débat le maire « face à l'anarchie dans laquelle l'Etat technocratique a mis la France », Pierre Gaxotte, dans *Le Figaro*, se demande si l'espèce du maire que nous avons connue jusqu' alors ne va pas disparaître. Le maire, dans l'esprit duquel il reste encore quelque chose du cours d'instruction civique professé jadis à l'école primaire, est de plus en plus découragé. « La France est suradministrée, mais mal » conclut Pierre Gaxotte.

D'autre part, les cabinets des ministres ont de plus en plus tendance à mettre en tutelle l'administration traditionnelle au détriment de l'équité et d'une bonne gestion des dépenses publiques.

On dit aussi — mais que ne dit-on pas ? — qu'il serait question de supprimer la direction de la dette publique. J'aimerais que vous nous fassiez savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, s'il s'agit d'une intention inspirée par de véritables motifs techniques ou par le désir de donner l'exemple des économies, même si ces économies se révèlent contestables.

Or, nous savons bien que l'exemple n'est pas suivi et que des services nouveaux continuent de se multiplier dans la plupart des autres départements ministériels, surtout dans ceux qui sont de création récente. Il s'agit peut-être d'une réforme grammaticale pour faire disparaître de notre vocabulaire les mots « dette publique ». C'est un moyen sans doute de rétablir la confiance. (*Sourires.*)

Permettez-moi maintenant, mes chers collègues, de vous présenter quelques brèves remarques sur l'aide apportée par l'Etat pour animer l'activité économique du pays. Dans plusieurs secteurs, des avantages et des privilèges fiscaux sont consentis à de puissantes sociétés qui sont soutenues par des groupes bancaires et n'en ont pas toujours besoin, alors que les entreprises privées de dimension modeste et dont les prix sont concurrentiels ne bénéficient pas de la manne de l'Etat.

A ce sujet, un haut fonctionnaire du ministère des finances s'est efforcé de débroussailler le maquis budgétaire. Il a additionné toutes les formes d'aide dont bénéficie l'industrie française, que ce soit au titre de subventions ou de dégrèvements fiscaux. Le secteur industriel privé reçoit à peu près autant d'argent de l'Etat qu'il ne paie d'impôts. Prise globalement, la charge moyenne est quasi nulle, environ 0,8 p. 100 de sa valeur ajoutée. Malgré l'aide de l'Etat, le salaire moyen de l'ouvrier français est inférieur d'environ 30 p. 100 au salaire moyen de l'ouvrier allemand.

Autre sujet d'inquiétude : nos exportations portent sur des produits peu élaborés.

L'évasion fiscale aussi est préoccupante. Elle résulte pour une large part des régimes privilégiés accordés aux grandes entreprises industrielles et commerciales. Les services ne disposent pas des moyens nécessaires pour s'attaquer aux grands fraudeurs, qui bénéficient trop souvent de puissantes protections politiques.

Cette situation est d'autant plus grave que, dans le budget pour 1973, on ne trouve aucun effort sérieux en faveur d'une détente fiscale sur les revenus les plus modestes, ni une réduction appréciable des taxes sur les grands produits de consommation.

D'autre part, le contrôle parlementaire sur l'exécution des budgets mérite attention. Le principe de la séparation des pouvoirs résiste assez mal aux pressions exercées sur les administrations par les ministres et les parlementaires les plus influents. Il conviendrait de fournir aux rapporteurs spéciaux des divers budgets les moyens d'exercer leur contrôle sur place.

En ce qui concerne le budget des services financiers, j'aimerais connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, votre position et savoir si vous avez l'intention de faciliter auprès de vos services la mission de mon homologue à l'Assemblée nationale et la mienne.

Permettez-moi maintenant de faire un bref rappel de l'intervention de notre rapporteur général, le 21 novembre dernier. En ouvrant la discussion sur le budget, il nous a présenté un rapport solide, fouillé et applaudi par la quasi-unanimité des sénateurs qui étaient extrêmement nombreux ce jour-là.

M. Etienne Dailly. Ils le sont toujours ! (*Sourires.*)

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Impartial, M. Coudé du Foresto notait au passage quelques motifs de satisfaction, mais la plupart de ses observations constituaient un véritable réquisitoire, modéré dans sa forme, contre la politique financière et économique du Gouvernement. Ne disait-il pas que la litanie des occasions perdues serait fastidieuse et que le budget de 1973 était un budget électoral ? Il ajoutait : « critique ne signifie pas dénigrement, mais jugement, appréciation ».

Or, nous avons pu voir et entendre, pendant deux ou trois minutes à la télévision, le rapporteur faire l'éloge de l'action du Gouvernement et passer sous silence toutes les critiques qui avaient pourtant constitué l'essentiel de ses déclarations. Voilà, une fois de plus, de quelle façon l'opinion publique est informée par l'O. R. T. F. C'est triste pour un pays comme le nôtre !

Enfin, je n'insisterai pas sur la hausse des prix dont tout le monde parle et s'inquiète, sinon pour noter qu'elle atteint la plus grande partie de la population, surtout dans les régions où le pouvoir d'achat des salariés de toutes catégories et des petits exploitants agricoles reste faible. Le cas des artisans et des

petits commerçants, dont le nombre diminue en même temps que le chiffre d'affaires au profit des grandes surfaces, est un problème social.

M. Maxime Javelly. Monsieur Pauly, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Maxime Javelly. Mon cher collègue, je veux appuyer fortement ce que vous venez de dire, car j'appartiens à une famille de commerçants et, avant de devenir sénateur, je l'étais moi-même.

Il est exact que la situation des petits commerçants et des artisans s'aggrave de plus en plus, non seulement en zone rurale, mais aussi dans les villes. Ces petits et moyens professionnels ont nettement l'impression que le Gouvernement ne s'intéresse qu'à l'industrie et aux grosses affaires commerciales. Ainsi se heurtent-ils bien souvent à des problèmes sociaux très difficiles à surmonter.

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Telles sont, mes chers collègues, les quelques remarques qui méritaient, je crois, de faire l'objet d'une réflexion commune.

Se référant à une lointaine époque, celle où ses prédécesseurs assumaient la responsabilité du Trésor royal, M. Giscard d'Estaing rappelait l'an dernier, à l'Assemblée nationale, que les huit premiers de ses prédécesseurs avaient péri de mort violente. Le premier, Enguerrand de Marigny, fut pendu au gibet de Montfaucon. Tous les sénateurs apprécient l'humour de ce rappel historique, mais beaucoup — et je me range parmi eux — ne partagent ni la sérénité naturelle, ni surtout le solide optimisme ministériel de M. Giscard d'Estaing.

Nous sommes à la veille d'élections dont certains attendent un renversement complet de la majorité qui nous gouverne. Sur ce point, les avis sont partagés, bien sûr, mais nous sommes tous d'accord pour que, quoi qu'il arrive en mars, notre ministre conserve sa sérénité. Nul d'entre nous, en effet, ne désire le voir pendu au gibet de Chamalières. (*Sourires.*)

Nous lui donnons aussi volontiers l'assurance que nous ne suivrons pas l'exemple des sénateurs romains qui firent périr César aux ides de mars. Les Français d'aujourd'hui ne vivent pas à Rome, mais peut-être à Byzance.

Après ces remarques, sur le vote du budget qui nous est présenté, la commission des finances s'en remet à la décision du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

M. Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport écrit relatif à certaines dispositions du budget du ministère de l'économie et des finances faisant l'objet de la section II, services financiers, de la commission des affaires économiques et du Plan me dispense de tout commentaire superflu.

Du point de vue strictement financier, votre commission a apprécié les augmentations de crédits dont bénéficient l'Institut national de la statistique et des études économiques, l'Institut national de la consommation, ainsi que les organismes qui ont vocation ou qui participent à la promotion de l'expansion du commerce extérieur.

Abordant les aspects économiques que soulèvent les interventions de ces organismes ou instituts, votre commission se réjouit de la prise de conscience qui se développe concernant l'importance des problèmes de la consommation. Elle apprécie le courage avec lequel l'Institut national aborde la multitude des questions intéressant la défense du consommateur.

Il est nécessaire d'indiquer que dans ce domaine les initiatives prises n'ont rien à envier à ce qui existe dans d'autres pays que l'on cite en exemple, notamment la Suède, tant en ce qui concerne la nature que les possibilités d'intervention.

La commission des affaires économiques et du plan a également marqué le plus légitime intérêt aux travaux engagés ou réalisés cette année par l'Institut national de la statistique et des études économiques, comme au programme proposé pour 1973.

Elle s'est plu à constater le souci de cet organisme de renforcer, de multiplier, de diversifier ses moyens d'information, dont la qualité et l'utilité échappent encore parfois à ceux qui auraient le plus grand besoin de s'en servir.

En ce qui concerne les échanges extérieurs, le rapport écrit qui a été distribué définit assez complètement, je crois, la situation de notre pays depuis 1970, époque à laquelle on a assisté à un retour à l'équilibre. L'évolution qui s'est manifestée depuis, tant en 1971 qu'en 1972, est favorable tant en ce qui concerne la

nature des produits exportés que l'excédent appréciable que laisse ressortir notre balance commerciale. Par contre, la concentration de nos ventes n'a guère évolué.

Les perspectives à court terme ne permettent pas d'être pessimiste. Cependant les résultats de 1973 seront fonction des mesures qui seront prises en France et chez nos principaux partenaires pour arrêter l'inflation. On ne peut guère en effet parler de transactions commerciales sans traiter l'inquiétant problème de l'augmentation des prix et de l'inefficacité relative des mesures adoptées pour enrayer la hausse.

De tels sujets ont fait l'objet de différentes interventions, notamment à l'occasion de la discussion générale du budget, mon collègue M. Pauly le rappelait il y a quelques instants. Donc, tout a été dit dans ce domaine.

Les critiques à l'égard du Gouvernement n'ont pas manqué. Ce qui, peut-être, à fait défaut, ce sont les propositions concrètes de la part du Parlement pour améliorer la situation actuelle, aussi grave de conséquences en ce qui concerne la situation générale intérieure que nos échanges extérieurs.

L'aggravation de la montée des prix que nous enregistrons risque, à brève échéance, de remettre en cause la compétitivité des entreprises françaises et de favoriser, dans les comportements des divers agents économiques, les anticipations inflationnistes auxquelles le pays s'est facilement habitué.

Mais l'objet de cette intervention n'est pas de traiter de la politique des prix. Nous ne voterons pas tout à l'heure sur cet important problème, dont bien des conséquences dépassent d'ailleurs le cadre strictement économique.

A l'occasion de cette discussion budgétaire, mon rôle consiste à vous faire connaître l'avis favorable de la commission des affaires économiques et du Plan sur un certain nombre de dispositions de la section II : Services financiers du ministère de l'économie et des finances.

Je me suis borné à les définir très succinctement, vous demandant de vous reporter éventuellement au rapport écrit. L'importance des problèmes traités n'échappe à personne et, par la brièveté de cette intervention, je pense avoir évité des redites inutiles, faisant ainsi gagner au Sénat, surtout à cette heure, un temps précieux.

Je souhaiterais, en fin de compte — mais ce n'est peut-être qu'un vœu pieux — que cet exemple, que je juge bon, soit imité. (*Sourires et applaudissements.*)

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

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le président, mesdames, messieurs, comme les années précédentes, votre rapporteur spécial, M. Pauly, vous a présenté de manière claire et complète et non sans humour l'important budget des services financiers.

De son côté M. Brun, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, a exposé brièvement, certes, mais d'une manière précise les dispositions prévues en ce qui concerne plus particulièrement l'Institut national de la statistique et des études économiques, l'Institut national de la consommation et les services responsables du commerce extérieur.

Je les en remercie très vivement. La qualité de leurs rapports écrits et de leurs exposés oraux, qui décrivent fort bien à la fois les conditions de fonctionnement des services financiers et les difficultés qu'ils rencontrent, me permettra de me dispenser d'analyser dans le détail les crédits qui vous sont demandés pour le ministère de l'économie et des finances.

Je m'en tiendrai à l'exposé des grandes orientations qui inspirent les mesures soumises à votre approbation.

Le ministère de l'économie et des finances a, vous le savez, entrepris depuis plusieurs années un effort important de modernisation, à la fois dans le domaine de ses missions et de ses moyens d'action.

En ce qui concerne les missions, notre préoccupation constante a été d'apporter les adaptations nécessaires aux activités traditionnelles, notamment de collecte des recettes publiques et de paiement des dépenses.

Je voudrais m'attacher surtout aux tâches nouvelles qui se développent depuis quelques années et qui marquent considérablement, aujourd'hui, l'action des services financiers.

La direction générale des impôts, après avoir accompli une œuvre importante de réorganisation tout en faisant face à des tâches en accroissement constant, a entrepris, vous le savez, la révision des évaluations des propriétés bâties et non bâties. Il s'agit d'une entreprise considérable qui doit permettre d'assurer, sur des bases plus justes, les impositions locales et mettra à notre disposition, une documentation foncière complète et actuelle ; ce travail se poursuit actuellement très activement.

Je tiens à ce propos à dire au Sénat le travail considérable qu'a représenté pour les agents, cette opération sans précédent, réalisée en faveur des collectivités locales auxquelles le Sénat est fortement et légitimement attaché.

Dans les services extérieurs du Trésor, l'extension des nouvelles tâches est également très notable.

Dans le domaine de la dépense, la déconcentration du contrôle financier, engagée depuis le 1^{er} janvier 1971 et progressivement étendue depuis lors, s'effectue dans de bonnes conditions, ainsi qu'a bien voulu le rappeler votre rapporteur spécial, ce qui nous conduit à vous proposer de franchir en 1973 la dernière étape de mise en place.

Dans le domaine de la collecte de l'impôt, vous savez que nous avons engagé cette année à Paris et dans le département du Nord, une expérience de recouvrement mensualisé de l'impôt sur le revenu. Nous vous proposons de l'étendre à quatorze nouveaux départements en 1973. Plus de 40 p. 100 des redevables de l'impôt sur le revenu se trouveront alors en mesure de choisir entre le système traditionnel des acomptes provisionnels et celui du paiement par mensualités.

L'administration des douanes et droits indirects a subi, de son côté, de profonds changements et vous connaissez les conséquences considérables qu'ont eues sur l'organisation de ses services la création et l'extension des procédures simplifiées et de ce que l'on appelle le dédouanement à domicile. En même temps qu'ils font face à leurs tâches traditionnelles, les services des douanes participent activement à la lutte contre le trafic des stupéfiants et M. le sénateur Pauly a dressé dans son rapport écrit un bilan très significatif des résultats obtenus. Je tiens à rendre hommage à l'action que tous les personnels douaniers mènent en ce domaine.

Depuis plusieurs années, l'institut national de la statistique et des études économiques a vu ses moyens sensiblement renforcés afin de lui permettre de développer ses travaux. L'institut a accru en particulier son intervention dans le domaine des études régionales.

En 1973, le réseau des observatoires économiques régionaux avec leurs relais dans chaque direction régionale, doit être complètement mis en place grâce à l'implantation de deux nouveaux observatoires régionaux, l'un dans la région parisienne, l'autre dans la région de l'Est, à Nancy.

Vous savez l'importance que le ministère de l'économie et des finances attache à une politique active de la concurrence, que la direction du commerce intérieur et des prix à la lourde tâche de mettre en œuvre. A cet égard, un effort considérable nous paraît devoir être fait pour mieux organiser dans notre société la fonction de consommation. Il appartient au consommateur de faire contrepoids à toutes les forces qui s'opposent à un fonctionnement clair du marché. C'est pourquoi nous vous proposons de renforcer, en 1973, les divers moyens qui doivent permettre de faire du consommateur un véritable partenaire de la société économique moderne et d'accroître encore ce que M. le sénateur Brun a appelé « l'éveil des consommateurs ».

Enfin, dans le domaine des échanges extérieurs, qui ont fait l'objet d'une étude approfondie de votre rapporteur, des résultats très satisfaisants ont été enregistrés. Nous escomptons de nouveaux progrès de nos exportations en 1973 et avons prévu de nouveaux moyens pour renforcer notre présence sur les marchés étrangers.

Cet effort d'adaptation et de diversification des missions s'accompagne d'un effort soutenu de modernisation des conditions d'intervention des services financiers. Cette action a porté essentiellement sur les structures, les moyens d'action et les méthodes.

Dans le domaine des structures, notre effort a tendu principalement, à l'administration centrale, à réorganiser les services dans le sens d'un plus grand resserrement. La réorganisation des services de la dette publique, qui vient d'être décidée, va dans ce sens. Elle consiste dans le rattachement à la direction de la comptabilité publique des tâches de gestion des emprunts d'Etat et en l'érection d'un service autonome des pensions qui pourra mieux se spécialiser dans les opérations de concession et de liquidation des pensions et qui sera un point de réunion de l'ensemble des structures administratives dans ce domaine.

Dans les services fiscaux, vous connaissez l'ampleur de la réforme entreprise depuis plusieurs années et qui, sur des points essentiels, est achevée ou en voie de l'être. Les échelons de commandement locaux sont aujourd'hui complètement réorganisés. Le nouveau réseau comptable principal est en place.

Quant au plan de réorganisation des services d'assiette et de contrôle, il est très largement engagé puisque, à la fin de l'année 1973, 550 inspections fusionnées d'assiette et de contrôle seront installées, soit environ les cinq septièmes de ce qui est prévu pour l'ensemble du pays.

M. le sénateur Pauly a émis, dans son rapport, certaines réserves au sujet de la lutte contre la fraude fiscale et des moyens dont l'administration dispose à cet effet. Je crois que

les résultats parlent d'eux-mêmes : durant les neuf premiers mois de 1971, les vérifications avaient abouti à 1.366 millions de francs de rappel ; au cours des neuf premiers mois de 1972, nous avons atteint 2.089 millions de francs, soit 53 p. 100 de plus. Encore ces chiffres ne correspondent-ils qu'à ce que l'on appelle les droits simples. Les pénalités s'y ajoutent. Ces succès du contrôle fiscal ont ou auront sans doute pour conséquence une amélioration de la sincérité des déclarations.

Votre rapporteur a bien voulu également s'intéresser aux inspections fusionnées d'assiette et de contrôle plus communément connues sous le nom d'I. F. A. C. Ce sont, je le rappelle au Sénat, les nouvelles structures de l'administration fiscale, conçues de manière à faciliter les rapports avec les usagers. Elles permettent notamment de conclure en une seule fois le forfait de bénéfice ou le forfait de T. V. A. d'un même commerçant ou d'un même artisan alors qu'auparavant les intéressés devaient s'adresser à deux fonctionnaires différents.

Votre rapporteur s'est demandé quel serait le nombre de ces I. F. A. C. effectivement en service au début de l'année. Je puis lui donner l'assurance qu'à la fin du mois ce nombre dépassera 400. C'est un pas important qui aura ainsi été franchi dans le sens de l'amélioration des relations avec le public.

Il est vrai que, dans les services extérieurs du Trésor, la réforme du réseau comptable n'a pu encore intervenir ; mais il s'agit là d'une entreprise très importante et très délicate qui appelle des études et des consultations approfondies.

Je voudrais maintenant répondre à une question qui m'a été posée par M. Schiélé à propos de la formation des agents du service du Trésor. Je suis très à l'aise pour en parler car je crois que la préoccupation d'assurer la formation des agents, au moment de leur entrée dans l'administration et au cours de leur carrière, est particulièrement affirmée dans cette administration. Cette formation est dispensée d'abord à l'école nationale des services du Trésor et dans les dix-huit centres de formation professionnelle et universitaire implantés en province, qui assurent, en particulier, la préparation aux concours internes. D'autre part, de nombreux stages de formation continue sont organisés pour former les personnels aux méthodes modernes de gestion, et notamment à l'informatique.

A l'administration des douanes, comme dans les services de la direction générale du commerce extérieur et des prix, nous nous sommes efforcés de mettre en place aux échelons régionaux et au plan national des services dotés de personnels hautement qualifiés capables de mener à bien les études et les enquêtes les plus délicates.

En ce qui concerne les moyens, notre action s'est exercée dans une double direction.

Nous avons voulu tout d'abord doter les services de moyens d'action modernes, notamment par la mécanisation. Le ministère de l'économie et des finances s'est engagé résolument dans cette voie ; à l'heure actuelle, la confection des rôles de l'impôt sur le revenu est totalement automatisée en France. Dans le domaine de la dépense, 1.100.000 traitements de fonctionnaires seront désormais liquidés et payés automatiquement en 1973.

Dans le même temps, une action continue est menée en vue d'augmenter les moyens courants des services et d'améliorer les locaux de travail. En particulier, une politique dynamique d'équipement immobilier a été poursuivie puisque, depuis 1969, les autorisations de programme ont augmenté de 55 p. 100. Cette action doit permettre de donner aux agents des services financiers un cadre de travail plus convenable et d'offrir au public de meilleures conditions d'accueil.

Enfin, dans le domaine des méthodes, je vous avais dit l'an dernier que le département s'attachait à appliquer les règles de la gestion moderne. Des mesures ont été prises pour favoriser la déconcentration, notamment en faveur des échelons locaux. C'est ainsi que dans les services fiscaux des décisions importantes de déconcentration sont intervenues en matière d'agréments fiscaux, de domaine, de juridiction gracieuse et de contentieux fiscal.

Nous attendons beaucoup de ces mesures qui doivent contribuer à l'accélération des affaires, à la simplification du fonctionnement des services et au renforcement de l'autorité confiée aux différents délégués.

Je rendrais compte incomplètement du sens de notre action si je ne rappelais pas, même sommairement, à l'occasion de ces propos sur les méthodes, toute l'importance que j'attache à l'action de simplification et d'humanisation des procédures, en particulier dans le domaine fiscal. Cette action devrait améliorer les rapports de l'administration des finances et des usagers, qu'il s'agisse des individus et des entreprises, et aboutir à ce que se substitue au réflexe traditionnel de méfiance réciproque une volonté commune d'information, de compréhension et de coopération.

Puisque M. Pauly a fait allusion tout à l'heure à la télévision comme élément d'information, je suis de ceux qui espèrent qu'un jour la télévision voudra bien réserver quelques-unes de ses émissions à la façon dont les administrations des finances se mettent au service du public et au service de l'Etat.

Bien entendu, cet effort intense de modernisation n'a pu être entrepris que grâce au concours actif de tous les personnels. Je tiens à cet égard à indiquer que, dans cette œuvre de rénovation, les aspirations des personnels des services financiers n'ont pas été oubliées. Au cours des dernières années, en particulier, la plupart des statuts ont été révisés afin d'y introduire notamment des dispositions facilitant la promotion sociale et améliorant les conditions de la formation professionnelle. En pratique, ces mesures ont reçu leur plein effet grâce au développement remarquable des activités et des centres de formation du département.

A ce propos, je suis en mesure d'indiquer à votre rapporteur spécial que le nouveau statut des personnels de catégorie A du Trésor est actuellement examiné par le Conseil d'Etat et que j'ai bon espoir de le voir enfin publié avant la fin de cette année.

M. Schiélé a exprimé quelques inquiétudes sur la situation de l'administration des douanes et de ses personnels; je voudrais le rassurer. Le département sait l'effort que l'administration des douanes et ses personnels ont fait pour s'adapter aux évolutions du trafic international et aux règles communautaires. Quant aux effectifs, vous avez pu constater que pour faire face aux tâches nouvelles des créations d'emplois sont prévues dans le projet de budget pour préparer la mise en place de l'aéroport de Roissy, pour l'ouverture de gares routières et le renforcement de la lutte contre le trafic des stupéfiants.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'espère vous avoir convaincus que le projet de budget des services financiers pour 1973 va bien dans le sens de la politique de modernisation des structures et des méthodes et de simplification des procédures qui sont menées depuis plusieurs années et j'espère que, partageant ce sentiment, vous voudrez bien lui donner votre sanction.

Je ne voudrais pas achever mon intervention sans rendre un hommage particulièrement vif à tous les personnels des services financiers qui collaborent chaque jour à cette action, à la qualité de leur travail, à leur dévouement au service public, sans lesquels les réformes entreprises n'auraient pu aboutir.

Je souhaite d'autant plus leur rendre cet hommage qu'ils accomplissent parfois leur tâche dans des conditions difficiles. Je tiens à affirmer nettement, au nom du Gouvernement, au sujet des incidents dont sont parfois victimes certains agents de mon département, qu'en toute occasion les dispositions sont prises pour que la justice soit saisie et que ces incidents soient réprimés comme il convient.

J'espère que ces quelques observations que j'ai pu ajouter à celles formulées par vos rapporteurs permettront au Sénat d'approuver le budget des services financiers. (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République, au centre et à droite.*)

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous venez de nous fournir des chiffres en ce qui concerne la répression de la fraude. Il ne s'agit pas, dans mon esprit, de s'attaquer à certains petits contribuables qui sont souvent — et c'est regrettable — acculés à la fraude parce que leur situation est très difficile. Je pense au contrôle des privilèges fiscaux qui permettent à de gros contribuables de l'industrie et du grand commerce de dissimuler une grande partie de leurs bénéfices.

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat. Je réponds à M. Pauly que les mesures prises en ce qui concerne la répression de la fraude ont visé, en particulier et en priorité, les grandes entreprises ainsi que celles qui, à première vue, présentaient des caractéristiques qui ne faisaient pas de doute quant à la régularité de leurs opérations. Il n'a pas été du tout dans les intentions des services financiers de s'attaquer de préférence aux petits contribuables.

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

Nous allons examiner le crédit concernant le ministère de l'économie et des finances (II. — Services financiers) qui figurent aux états B et C.

ETAT B

II. — SERVICES FINANCIERS

M. le président. « Titre III. — Plus 201.209.188 francs. »
La parole est à M. Tournan.

M. Henri Tournan. Monsieur le président, à l'occasion de cette discussion je voudrais me faire l'écho des préoccupations, à mes yeux parfaitement légitimes, émanant des personnels des services extérieurs de ce ministère, Trésor et impôts. Il s'agit précisément de fonctionnaires en rapport quotidien avec le public et à travers lesquels se fait l'opinion des Français sur le fonctionnement de l'administration des finances.

En ce qui concerne les services du Trésor, ce ne sont pas les créations d'emploi prévues dans le budget pour 1973, dont plus de la moitié seront absorbées par l'extension et la mise en place de nouveaux services, qui permettront d'assurer une gestion normale des services.

Il apparaît particulièrement urgent, dans un premier stade, d'accroître très sensiblement les moyens en personnels avec une proportion encore plus marquée d'emplois d'encadrement.

En outre, il convient d'observer que l'insuffisance marquée de l'encadrement dans les services extérieurs du Trésor a conduit un certain nombre d'agents de recouvrement très confirmés à assumer, pendant de longues années, des fonctions de contrôleur, cela à l'entière satisfaction de leurs supérieurs hiérarchiques. Il relevait donc, semble-t-il, d'une élémentaire équité et même de l'intérêt du service, que les agents intéressés puissent accéder, dans des conditions particulières, au grade dont ils exercent en permanence les fonctions.

L'impossibilité de promouvoir, pour des raisons budgétaires, aux fonctions de contrôleur du Trésor, de nombreux agents de recouvrement, a conduit le ministère de l'économie et des finances à prévoir, dans les budgets de 1971 et de 1972, la suppression d'un certain nombre d'emplois de la catégorie C et leur remplacement par un nombre équivalent d'emplois de la catégorie B.

Toutefois, cette mesure n'a pour ainsi dire guère atteint le but fixé puisque, en définitive, ces créations d'emplois n'ont pas été réservées aux agents qui avaient constitué le motif de leur création.

Le problème en cause n'est donc absolument pas réglé. Il l'est d'autant moins que le budget de 1973 ne prévoit, contre toute attente, aucune création à ce titre.

Il y a là, semble-t-il, une grave méconnaissance des aspirations légitimes d'agents qui ont constitué et continuent d'être la cheville ouvrière de bien des postes et services. C'est pourquoi il paraît indispensable que l'on s'achemine en ce domaine vers une solution complète.

Enfin, la question de la promotion des agents de recouvrement du Trésor dans le corps des agents d'administration principaux demeure toujours en suspens.

Les emplois à ce grade doivent être créés dans une proportion de 20 p. 100 du nombre global d'emplois budgétaires de la catégorie C. Or, cette proportion de 20 p. 100 a été fixée unilatéralement par le Gouvernement de façon uniforme pour toutes les administrations sans qu'il ait été tenu compte de la situation particulière de certains services. De plus, l'étalement de la réforme sur cinq ans conduit à différer jusqu'en 1974 l'utilisation de l'intégralité de ce pourcentage.

L'application de ces dispositions s'avère en définitive fort préjudiciable aux agents de recouvrement des services extérieurs du Trésor en raison du nombre très important d'agents ayant déjà atteint les échelons de sommet du premier niveau de leur grade.

C'est ainsi que, début 1972, lors de l'établissement du premier tableau d'avancement au grade d'agent d'administration principal, de nombreux agents se sont vu refuser l'accès à ce grade alors qu'ils remplissaient les conditions requises et sans que pour autant leur façon de servir soit en cause.

Ainsi, qu'il s'agisse du problème des effectifs, de celui de la transformation d'emplois de catégorie C en catégorie D ou de celui de la promotion des agents de recouvrement dans le corps des agents d'administration principaux, aucune solution satisfaisante n'est encore intervenue.

J'ai voulu me limiter aux services extérieurs du Trésor, mais il est certain que des observations du même ordre devraient être faites pour les services départementaux des impôts.

Je veux espérer, monsieur le secrétaire d'Etat que vous prêterez attention à ces problèmes. De leur solution dépend l'amélioration du climat moral dans lequel travaillent de très nom-

breux agents des finances, dont la compétence et le dévouement méritent d'être soulignés à l'occasion de la discussion du budget des services financiers. (*Marques d'approbation.*)

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

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(*Ce crédit est adopté.*)

« Titre IV : moins 14.304.038 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

II. — SERVICES FINANCIERS

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme : 150.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 61 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions financières relatives au budget de l'économie et des finances.

— 7 —

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, garantissant aux travailleurs salariés une rémunération mensuelle minimale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 94, 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, après déclaration d'urgence, relatif à la création de zones protégées pour la production de semences ou plants.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 95, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre la brucellose.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 96, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, étendant le champ d'application de la loi validée et modifiée du 2 novembre 1943 relative à l'organisation du contrôle des produits antiparasitaires à usage agricole (nos 8, 42, 1972-1973).

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 97, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-280 du 22 février 1945 instituant des comités d'entreprise.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 98, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserves de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Eugène Romaine, un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de la prime de mobilité des jeunes (n° 75, 1972-1973).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 92 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Gravier un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'égalité des rémunérations entre les hommes et les femmes (n° 76, 1972-1973).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 93 et distribué.

— 9 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 4 décembre, à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1973, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 65 et 66 (1972-1973). — M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

Dépenses militaires :

1° Rapporteurs spéciaux :

Exposé d'ensemble. — Dépenses en capital :

M. René Monory (rapport n° 66, tome III, annexe n° 37).

Dépenses ordinaires :

M. Roland Boscardy-Monsservin (rapport n° 66, tome III, annexe n° 38).

Budget annexe du service des essences :

M. Antoine Courrière (rapport n° 66, tome III, annexe n° 39).

Budget annexe du service des poudres :

M. Georges Lombard (rapport n° 66, tome III, annexe n° 40).

Services du Premier ministre (suite) :

IV. — Secrétariat général de la défense nationale :

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial (rapport n° 66, tome III, annexe n° 26).

2° Rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères de la défense et des forces armées :

Section commune : section gendarmerie. M. Henri Parisot (avis n° 69, tome IV).

Section forces terrestres : M. Pierre de Chevigny (avis n° 69, tome V).

Section air : M. Pierre-Christian Taittinger (avis n° 69, tome VI).

Section marine : M. Raymond Boin (avis n° 69, tome VII).

Articles 25, 26 et 26 bis.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée, le samedi 2 décembre, à zéro heure trente-cinq minutes.*)

Le Directeur

du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1^{er} DECEMBRE 1972

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales, à la date de cette demande de conversion. »

Travail forcé en territoire français occupé.

12281. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** si la loi n° 51-538 du 14 mai 1951 fixant le statut des personnes contraintes au travail en pays ennemi, en territoire étranger occupé par l'ennemi ou en territoire français annexé par l'ennemi, est également applicable — ce qui serait logique notamment pour les droits sociaux — aux personnes contraintes au travail en territoire français occupé.

Adjoints au maire : indemnité.

12282. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Francis Palmero** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le nombre des adjoints au maire autorisé par l'article 53 du code d'administration communale est insuffisant pour faire face aux tâches municipales sans cesse accrues, à tel point, d'ailleurs, que l'élection d'adjoints supplémentaires et d'adjoints spéciaux est possible (art. 56 et 57), mais que cette pratique conduit, en définitive, à diminuer considérablement les modestes indemnités de fonction accordées aux adjoints municipaux et lui demande, en conséquence, s'il entend proposer la modification des articles 87 et 93 du code d'administration communale afin que tous les adjoints reçoivent pleinement l'indemnité légale.

Zones de montagne : subvention aux jeunes agriculteurs.

12283. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Francis Palmero** s'étonne que le département des Alpes-Maritimes ne figure pas dans la liste des départements qui, en totalité ou partiellement, pourront recevoir dans les communes situées en zone de montagne et dès 1973, des subventions d'installation de 25.000 francs, destinées aux jeunes agriculteurs et demande à **M. le ministre de l'agriculture et du développement rural** de vouloir bien y remédier, le département des Alpes-Maritimes réunissant toutes les caractéristiques voulues et ayant d'ailleurs été largement inclus dans la zone de rénovation rurale.

C. E. T. féminin de Rennes.

12284. — 1^{er} décembre 1972. — **Mme Catherine Lagatu** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'état dans lequel se trouve le collège d'enseignement technique (C. E. T.) féminin de Rennes sis avenue du Général-Leclerc. Il fonctionne dans une ancienne maison bourgeoise du XIX^e siècle, à laquelle s'ajoutent vingt baraques, dispersées sur l'ancien parc dont il ne reste plus rien. Le C. E. T. ne dispose que d'un poste d'eau à l'entrée du collège, le tout-à-égout n'existe pas ; 540 élèves ne disposent que de douze water-closets et 60 professeurs d'un seul, les uns et les autres étant raccordés à des fosses mortes. Quant aux baraques, certaines prévues pour cinq ans sont en place depuis seize ans. Toutes sont inadéquates au fonctionnement d'ateliers industriels qui nécessitent du matériel lourd. Une cave de la mai-

son, exigüe et nauséabonde, sert de buanderie et de salle de cours, tandis qu'un grenier sans issue de secours sert de laboratoire. La cuisine, en sous-sol, prévue pour 250 élèves, fonctionne pour 400, le réfectoire est installé dans une baraque, 400 élèves y mangent par roulement, installés à dix sur des tables prévues pour huit. Les préaux, ouverts ou non, n'existent pas, les élèves attendent dehors par tous les temps. Il est évident que la vie collective dans de tels locaux pose de nombreux problèmes à tous les niveaux. La perte de temps est grave, les problèmes de surveillance difficiles, le travail du personnel de service est particulièrement ardu, par exemple : les quarante baraques sont chauffées par poêles alimentés au fuel qu'on y déverse à l'aide de brocs. Ce C. E. T., grâce au travail des professeurs, a d'excellents résultats et refuse des élèves (1.200 l'an dernier). Sa reconstruction promise depuis treize ans est remise l'année en année ; on évoque actuellement la surface insuffisante de l'ensemble du terrain, qui couvre pourtant 1 hectare et demi et qui jouxte un terrain communal de 1 hectare. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir faire le point sur la reconstruction indispensable de ce collège.

B. E. P. C. : épreuve de mathématiques.

12285. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Georges Cogniot** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les élèves sortant de la classe de troisième qui ont échoué en 1972 à l'examen du brevet d'études du premier cycle (B. E. P. C.) avaient reçu exclusivement en mathématiques la formation ancienne et se trouvent privés en fait du droit de se représenter en 1973, puisque le programme change et ne comportera plus que des mathématiques modernes. Il lui signale que, pour beaucoup d'enfants des milieux modestes, le B. E. P. C. est un diplôme utile. Il lui demande en conséquence s'il ne paraît pas possible et opportun qu'un 1973, des sujets de mathématiques traditionnelles soient proposés au moins pour les élèves redoublant une troisième ou ayant fréquenté une troisième en 1971-1972.

Secours d'urgence aux blessés de la route.

12286. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Marcel Guislain** expose à **M. le ministre de la santé publique** que le nombre des accidents de la route pour la plupart graves ne fait que croître. Ils ne sont pas immédiatement mortels et beaucoup de blessés, s'ils étaient secourus dans les plus brefs délais, pourraient être récupérés. Il lui demande quelle est l'organisation de secours d'urgence aux blessés de la route pour la région Nord, Pas-de-Calais, comment est articulée cette organisation et quels sont les établissements hospitaliers de cette région qui comportent le matériel et l'équipement hospitalier susceptibles à la fois d'être alertés et de secourir immédiatement les blessés graves et récupérables. Il lui demande en outre quel est le montant des crédits affectés à ces services d'urgence par établissement.

Semi-remorques tractées : stabilisateurs.

12287. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Marcel Guislain** expose à **M. le ministre des transports** que le nombre des accidents graves qui surviennent sur les routes de la faute des poids lourds et principalement des semi-remorques qui, lors d'un freinage brusque, se placent en « portefeuille » ne fait que croître. Il lui demande s'il envisage l'obligation pour ces genres de véhicules d'un système de blocage stabilisateur empêchant cette mise « en portefeuille ». Des systèmes stabilisateurs ayant déjà été expérimentés, il lui demande en outre quand il obligera les usagers de ces genres de véhicules et les constructeurs à poser ces engins stabilisateurs sur toutes les semi-remorques tractées.

Elevage d'insectes utiles.

12288. — 1^{er} décembre 1972. — **M. Marcel Guislain** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement** que l'emploi de plus en plus fréquent d'insecticides et herbicides ainsi que d'autres produits chimiques dont la toxicité a été contrôlée, devrait être réglementé d'une façon plus stricte pour éviter les désastres que l'on constate dans la faune et la flore de notre pays. Il se permet de lui signaler que certains pays ont expérimenté favorablement la mise en culture dans des établissements spécialisés d'insectes qui ne nuisent nullement ni à la faune ni à la flore mais qui, au contraire, par leur vocation naturelle sont les ennemis des insectes prédateurs qui nuisent aux cultures soit en détruisant les fleurs et les bourgeons, soit en s'alimentant de leurs feuilles. Ainsi, certains insectes comme les ichneumons, coccinelles et bien d'autres,

pourraient être élevés dans des établissements spécialisés et mis en liberté au moment où les prédateurs causent le plus de dégâts aux cultures comme aux flore et faune en général. Ces insectes utiles en quelque sorte au maintien d'une flore et d'une faune normales ne résistent pas aux produits toxiques utilisés contre les prédateurs et sont également détruits. Il serait donc utile d'envisager l'expérimentation de cultures d'insectes utiles détruisant les prédateurs et réduisant progressivement l'usage des insecticides, produits extrêmement toxiques employés à ce jour. Il lui demande son avis à ce sujet et se permet de lui signaler que des expérimentations à grande échelle ont été effectuées dans certains pays d'Europe.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

Enseignement technique agricole.

11907. — M. Robert Laucournet attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et du développement rural sur la situation dans laquelle se trouvent actuellement de jeunes garçons qui, ayant obtenu dans des lycées agricoles en juin dernier le brevet de technicien agricole et désirant poursuivre leurs études de techniciens supérieurs, se trouvent dans l'impossibilité de se faire inscrire dans les établissements pouvant leur apporter ce complément de formation. Il en est ainsi pour les quinze élèves du lycée agricole des Vaseix en Haute-Vienne qui se sont tous vu répondre par tous les établissements consultés que leur candidature ne pouvait être retenue. Il lui demande s'il est exact que, sur 3.500 demandes, 1.500 places seulement s'offrent à ces jeunes gens désirant continuer leur formation dans le domaine agricole, alors que les déclarations gouvernementales insistent journalièrement sur les efforts indispensables à faire pour cette profession. (Question du 8 septembre 1972.)

Réponse. — La commission nationale, créée par arrêté du 19 juin 1970, et chargée notamment de prononcer les admissions en classes de techniciens supérieurs a examiné, en vue de la rentrée 1972, les dossiers de 2.240 candidats. Quarante-sept p. 100 des candidats ont été admis dans l'une des trente-cinq classes préparant au brevet de technicien supérieur agricole dans l'enseignement agricole public. La capacité totale d'accueil est en effet limitée compte tenu des débouchés professionnels à prévoir. De ce fait, la commission nationale est tenue de procéder à une sélection au cours de laquelle sont pris en compte tous les éléments d'information disponibles et notamment les notes obtenues aux examens et le dossier scolaire des candidats. En ce qui concerne le cas particulier des quinze élèves du lycée agricole des Vaseix en Haute-Vienne, dont les candidatures n'ont pas été retenues, la décision s'explique par le niveau insuffisant de ces candidats comparé à celui des autres. L'attention de l'honorable parlementaire est toutefois appelée sur le fait que les élèves titulaires d'un brevet de technicien agricole ont vocation pour occuper un emploi, du fait de la formation technique qu'ils ont reçue, et que, en tout état de cause, il est normal que seule une fraction d'entre eux poursuive ses études dans l'enseignement supérieur.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

Gazoduc Fos-Nice.

12042. — M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre du développement industriel et scientifique s'il ne lui paraît pas souhaitable pour suivre l'évolution des besoins en énergie gazière de la région de la Côte d'Azur, d'envisager la mise en chantier rapide du gazoduc Fos-Nice, l'implantation même provisoire d'installations de stockage de gaz naturel liquide à proximité immédiate de zones d'habitation ne pouvant être tolérée. (Question du 12 octobre 1972.)

Réponse. — A la suite des études effectuées sur la couverture des besoins en gaz des Alpes-Maritimes, le ministre du développement industriel et scientifique a donné son accord au projet, présenté par Gaz de France, tendant à poser, dans une première étape, une canalisation de gaz naturel allant de la région d'Aix-en-Provence jusqu'à l'usine à gaz de Cannes, la pose d'une canalisation de Cannes à Nice ne devant intervenir que quelques années plus tard. Ce schéma permettra de suivre le développement des besoins du département sans recourir localement à des stockages de gaz naturel liquéfié.

Licenciement de personnel d'entreprises industrielles (Essonne).

1230. — M. Louis Namy attire l'attention de M. le ministre du développement industriel et scientifique sur les mesures de licenciement collectif de personnel, décidées par la direction d'une société de fabrication d'instruments de mesures de l'Essonne. Il lui expose que, malgré une situation générale nullement alarmante, cette entreprise, travaillant pour l'Etat, qui emploie 1.300 personnes, a pris la décision de licencier 50 travailleurs toutes catégories, en raison de la diminution momentanée de son portefeuille de commandes et de la baisse corrélative du plan de charge à partir de fin 1972. Observant que, d'une part, ces nouveaux licenciements envisagés dans une entreprise de pointe s'inscrivent dans une tendance générale que l'on peut constater dans les entreprises de cette catégorie, installées dans le département de l'Essonne, que, d'autre part, l'insécurité de l'emploi dans ce domaine pose de très graves problèmes aux travailleurs de ces entreprises, lesquels se refusent à supporter seuls les fluctuations des affaires des sociétés considérées, qu'enfin dans le cas précis, les mesures de restructuration des industries d'équipement décidées par l'Etat ne sont pas étrangères aux licenciements envisagés, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter le licenciement dans cette importante entreprise tributaire des commandes de l'Etat et directement liée aux mesures de restructuration précitées. (Question du 2 novembre 1972.)

Réponse. — La suppression de 50 postes, touchant toutes les catégories de personnels de la société en cause, et annoncée récemment au comité d'entreprise, est due à la décroissance des programmes aéronautiques militaires et à un certain fléchissement des exportations qui ne sont que partiellement compensés par l'activité résultant des programmes aéronautiques civils : Concorde, Airbus et Mercure. Ces difficultés conjoncturelles, qui ne sont pas particulières au département de l'Essonne, traduisent les problèmes que rencontre l'industrie aéronautique française, surtout dans le domaine civil, dans son effort pour s'imposer sur les marchés internationaux. Elles ne sont pas liées aux restructurations du secteur des équipements de bord qui ont précisément pour but de rendre les entreprises plus compétitives afin de remporter les succès nécessaires sur les marchés extérieurs. La société s'est efforcée, notamment en diversifiant ses activités, d'atténuer dans toute la mesure du possible, les conséquences sur l'emploi de la baisse prévisible du plan de charge en 1973. De façon plus générale, le Gouvernement, conscient de l'intérêt qui s'attache à l'essor des industries de pointe et au maintien des emplois de haute qualification qu'il implique, s'emploie depuis plusieurs années à favoriser le développement d'une industrie aéronautique compétitive, cette politique s'appliquant en particulier aux secteurs des équipements de bord.

ECONOMIE ET FINANCES

T.V.A. en agriculture.

11796. — M. Charles Durand expose à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural les inconvénients que subissent des agriculteurs assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée et détenant un crédit de taxe déductible au 31 décembre 1971, car ils ne peuvent obtenir le remboursement de ce crédit qu'à concurrence du quart de ce montant. Le décret n° 72-102 du 4 février 1972 ne prévoit le remboursement du crédit ou « butoir » nouveau par l'Etat que pour les affaires réalisées à partir du 1^{er} janvier 1972. Cependant pour les butoirs anciens, existant au 31 décembre 1971, le décret susvisé ne prévoit que le remboursement du quart, alors que les trois autres quarts restent bloqués en guise de franchise sous la dénomination « crédit de référence ». Cette situation porte préjudice aux entreprises créditrices, car elle rend définitifs, à leur égard, sauf décision de nouvelles mesures, les méfaits de la règle du butoir. Or, depuis l'institution du régime de la taxe sur la valeur ajoutée, le 1^{er} janvier 1968, de nombreux aménagements ont été apportés à cette règle du butoir pour en atténuer les conséquences néfastes et éviter aux entreprises de se retrouver dans des situations financières catastrophiques. Constatant ce renversement de doctrine ainsi amorcé, afin d'assurer la neutralité de la taxe sur la valeur ajoutée, on est amené à penser que le remboursement intégral du butoir ancien se justifie pleinement, d'autant plus si l'on se réfère aux raisons économiques et sociales. Cependant, si ce remboursement intégral du butoir ancien par l'Etat exige en contrepartie une recette correspondante, il peut paraître normal par solidarité entre les assujettis ayant pu récupérer toutes leurs taxes déductibles et ceux qui n'ayant pu le faire ont un butoir, de prélever sur la taxe sur la valeur ajoutée de toutes les entreprises assujetties une contribution qui procurerait la somme nécessaire à ce remboursement. En conséquence, il lui demande d'intervenir conjointement avec M. le ministre de l'écono-

mie et des finances et quelles mesures vont être envisagées en vue d'autoriser la récupération de cette contribution, si possible dès la première déclaration de l'année 1973. (*Question du 26 juillet 1972 transmise pour attribution par M. le ministre de l'Agriculture et du développement rural à M. le Ministre de l'économie et des finances.*)

Réponse. — Comme l'indique l'honorable parlementaire, les exploitants agricoles qui détenaient un crédit, en matière de taxe sur la valeur ajoutée, au 31 décembre 1971, ont pu obtenir le remboursement du quart de ce crédit. En l'état actuel des textes, s'ils n'ont pas opté pour le régime des déclarations trimestrielles, ils pourront, le cas échéant, obtenir en 1973 le remboursement de la fraction de leur crédit au 31 décembre 1972 qui viendrait à excéder un crédit dit de référence, égal aux trois quarts du crédit existant fin 1971. Ces dispositions sont celles du décret n° 72-102 du 4 février 1972 qui, compte tenu des adaptations nécessaires à divers régimes particuliers, prévoit le même dispositif de remboursement des crédits « anciens » et « nouveaux » pour l'ensemble des assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée. Il n'apparaît pas possible d'instituer un régime privilégié en faveur des seuls agriculteurs. Quant à un relèvement général des taux de T.V.A., il serait contraire à l'objectif d'harmonisation européenne, et exercerait un effet néfaste sur l'évolution des prix. Il n'en demeure pas moins que le Gouvernement a l'intention de poursuivre le remboursement progressif, amorcé en 1972, de ces crédits anciens. Les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de fixer dès à présent la date de la prochaine étape. En tout état de cause, les intéressés conservent à l'égard des anciens crédits de taxe leurs possibilités normales de déduction, ce qui devrait permettre une diminution progressive de leur montant total.

Indemnisation des rapatriés d'Algérie.

11898. — **M. Jean Colin** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les retards considérables constatés dans la liquidation des dossiers d'indemnisation des rapatriés d'Algérie. Il lui précise qu'à sa connaissance un nombre infime de dossiers a, jusqu'alors, été entièrement réglé, bien que dans certains cas le nombre de points attribués aux requérants soit considérable, du fait de la situation difficile de ces derniers. Il lui demande s'il n'estime pas souhaitable de simplifier l'actuelle procédure d'instruction en supprimant notamment l'enquête systématique sur place qui, outre n'apporte rien de plus que ce qui figure déjà au dossier, se heurte au peu d'empressement des autorités algériennes. Il souhaiterait connaître en outre le nombre de dossiers liquidés jusqu'à ce jour, par rapport au nombre global de dossiers constitués, et savoir aussi si des mesures exceptionnelles vont être envisagées pour accélérer la cadence des règlements. (*Question du 7 septembre 1972 transmise pour attribution par M. le ministre de l'intérieur à M. le ministre de l'économie et des finances.*)

Réponse. — A la date du 15 octobre 1972, l'Agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer avait réglé près de 7.000 dossiers concernant environ 12.000 personnes. Ce résultat peut paraître effectivement modeste rapporté aux 178.000 demandes enregistrées. Mais pour apprécier ces résultats il faut rappeler que les travaux de l'Agence ont été dans une large mesure influencés par les conditions dans lesquelles ont été déposées les demandes d'indemnisation. A la fin du mois de septembre 1971, soit quatorze mois après le vote de la loi d'indemnisation, 71.000 dossiers seulement avaient été déposés, soit 40 p. 100 des dossiers attendus. Le mouvement des dépôts s'est accéléré à l'approche de la date de forclusion, et en deux mois les services ont enregistré autant de dossiers qu'au cours des quatorze mois précédents. Par deux fois le délai de dépôt des demandes a été prorogé. Cet afflux tardif des dossiers n'a pas facilité la tâche des services. Pendant toute la période de septembre 1971 à avril 1972 l'Agence a dû en effet consacrer aux formalités matérielles de réception et d'enregistrement des dossiers une partie importante de son personnel qui aurait pu être plus utilement employée à leur instruction si les dépôts avaient été plus étalés dans le temps. Mais il importait que les commissions paritaires fussent rapidement en possession de la totalité des dossiers déposés afin de pouvoir procéder à un classement exhaustif de telle sorte que l'ordre des liquidations soit fonction des critères de priorité définis par la loi et non de la diligence apportée par chacun à présenter son dossier. Ces opérations matérielles terminées à la fin du premier semestre 1972, l'Agence a pu alors consacrer l'intégralité de ses moyens à l'instruction des dossiers. Déjà fin avril 1972 le nombre des règlements avait triplé par rapport aux résultats obtenus à la fin de l'année 1971. La cadence des règlements est actuellement de l'ordre de 1.000 dossiers par mois. Contrairement à ce que suppose l'honorable parlementaire, l'instruction des demandes ne repose pas sur des enquêtes préalables et systématiques sur place en Algérie. Il peut effectivement arriver que les requérants ne soient pas en mesure

de fournir les justifications minimum indispensables à la détermination et à l'évaluation de ses biens, et que les renseignements antérieurement archivés par l'Agence ou par les administrations métropolitaines soient également insuffisants. L'Agence s'efforce alors de recueillir des renseignements par tous les moyens à sa disposition. Mais ces enquêtes sont très exceptionnelles; elles sont toujours effectuées dans l'intérêt des demandeurs. Le Gouvernement a décidé de faire un effort particulier en faveur des personnes âgées et les plus démunies à qui une avance pourra être versée dans les prochains mois en attendant le règlement de leur demande d'indemnisation. La liquidation des dossiers sera poursuivie parallèlement et à la fin de l'année le nombre des dossiers liquidés devrait être d'environ 10.000 concernant près de 18.000 personnes.

EDUCATION NATIONALE

Etudes de médecine: situation des enseignants.

12065. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des enseignants en médecine qui devient dramatique, reflétant l'état de crise aggravée par l'insuffisance de l'équipement hospitalier, prétexte au *numerus clausus* des étudiants, par l'insuffisance de créations de postes de maîtres de conférences, prétexte au freinage des implantations de centres hospitalo-universitaires, et enfin par l'absence de garanties d'emploi et de carrière pour les assistants. Il lui demande si la satisfaction des revendications corporatives immédiates mises en avant par les groupements professionnels est envisagée. Il lui demande en particulier si l'on s'oriente vers la création d'un corps de maîtres assistants bi-appartenants tant dans les sciences fondamentales que dans les sciences cliniques, création éminemment souhaitable, puisqu'il paraît essentiel qu'un corps d'enseignants chercheurs praticiens assure la permanence de l'encadrement d'un plus grand nombre d'étudiants aussi bien au plan de la formation fondamentale qu'au plan clinique: que le clinicien ne soit pas seulement une plaque tournante destinée à assurer la notoriété des futurs praticiens de médecine « libérale »; que ceux qui se destinent à la carrière hospitalo-universitaire aient une garantie d'emploi et de carrière et en général disposent des conditions sociales du meilleur exercice de leur métier. (*Question du 19 octobre 1972.*)

Réponse. — La situation des enseignants des U.E.R. médicales, tant en ce qui concerne les créations de postes de maîtres de conférences agrégés que les problèmes de carrière qui se posent aux chefs de travaux des sciences fondamentales et aux chefs de clinique assistants des hôpitaux retient tout particulièrement l'attention du ministre de l'éducation nationale. Les créations de postes de maîtres de conférences agrégés font l'objet chaque année d'une décision budgétaire qui est choisie en tenant compte des besoins d'enseignement non seulement en médecins mais encore dans les autres disciplines universitaires, scientifiques, juridiques, littéraires, entre lesquelles il y a lieu de respecter un juste équilibre. L'amélioration du statut des chefs de travaux des sciences fondamentales et des chefs de clinique a fait l'objet d'une étude menée au premier trimestre de l'année 1972 par un groupe de travail constitué en accord avec M. le ministre de la santé publique. Des représentants des chefs de travaux et des chefs de clinique ont été entendus à cette occasion, ou ont participé aux travaux de la commission. Les conclusions déposées en avril 1972 reprenaient pour l'essentiel les demandes exprimées par les intéressés et les services de l'éducation nationale et de la santé publique achèvent actuellement de mettre en forme les textes modificatifs nécessaires.

Chefs d'établissement en retraite (parution du décret d'application de la loi).

12703. — **M. Lucien Grand** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le projet de décret établi par son prédécesseur relatif à la situation des proviseurs, directeurs, censeurs et principaux de lycées et de C. E. S. retraités avant le 30 juin 1968, en application du décret du 30 mai 1969, reste bloqué au secrétariat d'Etat chargé du budget. En conséquence il lui demande de bien vouloir intervenir pour que le projet de décret soit adopté par le conseil des ministres, afin d'en permettre une application rapide et, au cas où cette adoption ne paraîtrait pas possible, de bien vouloir lui préciser les raisons qui motiveraient de la part du Gouvernement une telle attitude. (*Question du 24 octobre 1972.*)

Réponse. — L'article L. 66 du code des pensions précise que, dans le cas de réforme statutaire, l'indice de traitement pris en compte pour le calcul de la pension de retraite sera fixé conformément à un tableau d'assimilation annexé à ce décret. Toutefois, cette stipulation n'est valable que dans la mesure où l'accès, ou le reclassement, dans les nouveaux corps ou grades est automatique et général. Or, le décret du 30 mai 1969 dispose, en ses articles 2 et 4, que les personnels de direction d'établissement sont nommés par le ministre de l'éducation nationale et qu'ils peuvent se

voir retirer leur emploi dans l'intérêt du service. Les emplois de chefs d'établissement sont donc devenus des emplois fonctionnels accessibles uniquement au choix. En application du principe énoncé ci-dessus, les chefs d'établissement retraités avant le 30 juin 1968 ne peuvent donc bénéficier des dispositions du décret précité. Cependant, les écarts, dans certains cas importants, entre les pensions des chefs d'établissement retraités avant la date d'effet du décret du 30 mai 1969 et les nouvelles pensions de retraite, dans la mesure où l'objet a été non seulement de revaloriser la situation des chefs d'établissement, mais encore d'accroître la part de rémunération soumise à retenue pour pension, n'ont pas échappé à l'attention du ministre de l'éducation nationale. C'est pourquoi celui-ci a préparé un décret en vue d'étendre aux personnels retraités avant le 1^{er} janvier 1968, date d'effet du décret du 30 mai 1969, le bénéfice des pensions nouvelles. Ce projet n'a pu encore recevoir l'accord des autres départements ministériels intéressés. Des études sont néanmoins poursuivies pour qu'une solution soit apportée à ce problème.

Pensions de retraite des chefs d'établissement.

12079. — **M. Henri Sibor** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si les études en vue de faire paraître un décret modifiant le décret du 30 mai 1969 afin de faire bénéficier des pensions de retraite les chefs d'établissements secondaires, qu'ils soient nés avant ou après le 30 juin 1903, seront bientôt terminées. Il lui précise que, dans la réponse aux questions écrites n^{os} 11672 de **M. Adolphe Chauvin** et 11681 de **M. Charles Alliès** (*Journal officiel*, Débats Sénat du 22 août 1972, p. 1572) il indiquait que des études étaient poursuivies afin d'apporter une solution à ce problème : compte tenu de l'intérêt social de la parution de ce texte, il lui demande si le décret en question sera bientôt publié. (*Question du 24 octobre 1972.*)

Réponse. — L'article L. 66 du code des pensions précise que, dans le cas de réforme statutaire, l'indice de traitement pris en compte pour le calcul de la pension de retraite sera fixé conformément à un tableau d'assimilation annexé à ce décret. Toutefois, cette stipulation n'est valable que dans la mesure où l'accès, ou le reclassement, dans les nouveaux corps ou grades est automatique et général. Or, le décret du 30 mai 1969 dispose, en ses articles 2 et 4, que les personnels de direction d'établissement sont nommés par le ministre de l'éducation nationale et qu'ils peuvent se voir retirer leur emploi dans l'intérêt du service. Les emplois de chefs d'établissement sont donc devenus des emplois fonctionnels accessibles uniquement au choix. En application du principe énoncé ci-dessus, les chefs d'établissement retraités avant le 30 juin 1968 ne peuvent donc bénéficier des dispositions du décret précité. Cependant, les écarts, dans certains cas importants, entre les pensions des chefs d'établissement retraités avant la date d'effet du décret du 30 mai 1969 et les nouvelles pensions de retraite, dans la mesure où l'objet a été non seulement de revaloriser la situation des chefs d'établissement, mais encore d'accroître la part de rémunération soumise à retenue pour pension, n'ont pas échappé à l'attention du ministre de l'éducation nationale. C'est pourquoi celui-ci a préparé un décret en vue d'étendre aux personnels retraités avant le 1^{er} janvier 1968, date d'effet du décret du 30 mai 1969, le bénéfice des pensions nouvelles. Ce projet n'a pu encore recevoir l'accord des autres départements ministériels intéressés. Des études sont néanmoins poursuivies pour qu'une solution soit apportée à ce problème.

M. le ministre de l'éducation nationale fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n^o 12121 posée le 2 novembre 1972 par **M. François Palmero**.

PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Pollution « en hauteur ».

11485. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement**, de lui faire connaître les mesures qu'il compte proposer pour éviter les pollutions locales provoquées par les constructions en hauteur dans un certain nombre de

grandes villes françaises et l'insuffisance d'espaces verts valables à proximité de ces réalisations. A Paris et dans la proche banlieue, on a pu constater, de 1962 à 1969, une réduction de 40 p. 100 des fumées ; par contre, il est apparu une forme particulière de pollution due aux composés chimiques obtenus dans l'atmosphère par photosynthèse à partir des oxydes d'azote et des hydrocarbures, ceci résultant sans doute des deux facteurs précédents. (*Question du 16 mai 1972.*)

Réponse. — Comme le fait remarquer l'honorable parlementaire, le niveau de la pollution atmosphérique a baissé à Paris, de 1962 à 1970, de 40 p. 100 environ tant pour les fumées noires que pour le dioxyde de soufre. De même la pollution due aux véhicules automobiles, caractérisée par la teneur en oxyde de carbone, a baissé d'environ 30 p. 100 depuis 1967. Il n'a jamais été constaté en France, de manière certaine, de pollution connue dans certains pays sous le nom de smog-oxydant ; cette pollution particulière résulte de la réaction des hydrocarbures et des oxydes d'azote présents dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire. Le meilleur moyen de prévenir ce genre de pollution consiste à réduire la présence de ces produits dans l'atmosphère. Une telle action est en cours : la nouvelle réglementation des véhicules automobiles qui est entrée en vigueur en septembre 1972 entraîne une diminution sensible de la teneur de l'air en hydrocarbures (environ 30 p. 100 de moins qu'en 1970 et environ moitié moins qu'en 1962). En 1974, si les propositions du gouvernement français à la commission des communautés européennes sont adoptées, les émissions d'hydrocarbures imbrûlés seront encore réduites de 15 p. 100 par rapport à leur niveau actuel.

Errata.

A la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 16 novembre 1972.

(*J. O. du 17 novembre 1972, Débats parlementaires, Sénat.*)

Page 2113, 1^{re} colonne, remplacer le texte de la question écrite n^o 12201 de **M. Francis Palmero** à **M. le ministre de l'aménagement du territoire** par le texte suivant :

Augmentation du tonnage des transports routiers : entretien des routes.

« **12201.** — 16 novembre 1972. — **M. Francis Palmero** demande à **M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et du logement et du tourisme**, principalement au moment où il transfère les routes nationales aux départements, s'il accordera aux collectivités locales les moyens financiers nécessaires pour faire face à la prochaine augmentation du poids total en charge des poids lourds qui passera de 35 à 40 tonnes ; et il voudrait également être assuré qu'il aura les moyens dans son propre budget d'entretenir les routes restant à la charge de l'Etat. »

A la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 29 novembre 1972.

(*J. O. du 30 novembre 1972, Débats parlementaires, Sénat.*)

Page 2538, 1^{re} colonne, remplacer le texte de la question écrite n^o 12266 de **M. Pierre Schiélé** à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des D. O. M. et T. O. M.** par le texte suivant :

Polynésie française : publication des informations officielles.

« **12266.** — 29 novembre 1972. — **M. Pierre Schiélé** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer**, s'il n'envisage pas de donner toutes instructions utiles pour que les informations officielles publiées dans le *Journal officiel* de la Polynésie française (autrefois *Le Messager*) le soient en français et en langue tahitienne. »