

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 1973-1974

COMPTE RENDU INTEGRAL — 21° SEANCE

Séance du Mercredi 28 Novembre 1973.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. JACQUES SOUFFLET

1. — Procès-verbal (p. 2100).
2. — Loi de finances pour 1974. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2100).

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; Yves Guéna, ministre des transports ; André Méric, André Aubry, Jean-François Pintat, Jean Filippi, Edouard Bonnefous.

Sur les crédits :

Mme Brigitte Gros, MM. le ministre, André Méric, Léon David, Guy Petit.

Adoption des crédits.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MÉRIC

Agriculture et développement rural (début) :

MM. Paul Driant, rapporteur spécial ; Octave Bajeux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural ; Léon David, Michel Sordel, Jacques Pelletier, Edouard Le Jeune, Jacques Vassor, Emile Durieux, Mme Marie-Thérèse Goutmann.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

3. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2138).
4. — Loi de finances pour 1974. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2138).

Agriculture et développement rural (suite) :

MM. Roger Houdet, Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural ; Pierre Mailhe, Charles Zwickert, Max Monichon, Marcel Mathy, Pierre Brousse, Michel Kauffmann, Robert Schwint, Jules Roujon, Raoul Vadepied, Jean Nayrou, Louis de la Forest, Henri Desseigne, Marcel Brégégère, Jacques Boyer-Andrivet, Paul Caron, Charles Alliès, Guy Petit, Lucien de Montigny, Michel Moreigne.

Renvoi de la suite de la discussion.

5. — Transmission d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 2159).
6. — Ordre du jour (p. 2159).

PRÉSIDENTICE DE M. JACQUES SOUFFLET,

vice-président.

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

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1974

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 1974, adopté par l'Assemblée nationale [n^{os} 38 et 39 (1973-1974)].

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

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

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1973 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants : groupe des républicains indépendants : vingt-six minutes ; groupe socialiste : vingt-deux minutes ; groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : vingt-deux minutes ; groupe de la gauche démocratique : dix-huit minutes ; groupe communiste : douze minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion budgétaire me donne chaque année l'occasion d'entamer avec vous un vaste examen des problèmes de l'aviation civile.

Le budget, support de notre étude, est l'instrument de la politique de l'Etat, ou plus exactement l'instrument privilégié et non unique de cette politique, car de nombreuses interventions, essentielles pourtant, ne se traduisent pas dans ses chiffres.

C'est en me reportant à mon intervention de l'an dernier, aux événements aéronautiques et aux décisions gouvernementales en ce domaine que j'apprécie s'il y a concordance entre les recommandations de votre commission des finances, l'action du Gouvernement et l'évolution de la situation de l'aviation civile.

De cet examen, j'ai retiré l'impression que certaines des craintes exprimées l'an dernier étaient confirmées, en particulier deux d'entre elles, pour lesquelles vous avez, monsieur le ministre, décidé d'agir, et je tiens à vous rendre justice.

Nous pensions qu'il serait possible d'atteindre l'objectif du Plan en matière d'infrastructures régionales. Nous notons avec plaisir l'augmentation substantielle des crédits budgétaires destinés aux aéroports régionaux.

Je signale également l'insuffisance de la desserte routière de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le Gouvernement a décidé, fort justement, d'accélérer la mise en service de l'autoroute B 3 et la création d'une navette ferroviaire. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce problème, qui ne se traduit pas dans le budget de l'aviation civile.

Je note aussi comme extrêmement positive la décision prise par le Gouvernement de réglementer d'une façon sévère les constructions autour des aéroports ou la convention entre Air France et Air Inter, qui nous inspirera quelques réflexions sur l'organisation des transports aériens.

Enfin, un certain nombre de questions que j'avais soulevées sont restées pendantes et vous me pardonnerez d'y revenir, mais je suis obstiné et persévérant.

L'avenir de l'aéronautique est de plus en plus interdépendant d'autres activités nationales ou internationales. La recherche de la concertation et d'une approche globale des problèmes doit être notre sujet principal de préoccupation. D'ailleurs, cette prise de conscience d'une solidarité nouvelle et d'une nécessaire transformation profonde entre les Etats, entre les hommes, entre les techniciens, commence à se répandre très largement.

Il est important de noter que le comité économique et social de la Communauté européenne économique a récemment fait savoir qu'il conviendrait que l'organisation communautaire développe

une conception globale et cohérente du transport aérien. Le colloque récent de l'Union de l'Europe occidentale, qui s'est tenu ici-même, ne procédait-il pas du même souci ?

Je me félicite que le Gouvernement français, pour sa part, paraisse résolu à orienter ses efforts dans cette même direction de renforcement de la coopération européenne, en particulier dans le domaine de la construction aéronautique et du transport aérien.

Personne ne peut nier le rôle majeur du transport aérien dans l'économie nationale. Pour ne pas freiner son développement, une action dynamique doit être poursuivie dans les différents domaines de la construction aéronautique, des infrastructures et de la formation des personnels.

Le budget qui nous est soumis est en augmentation de 0,2 p. 100 par rapport à 1973, alors que le taux de progression du budget national est de 12 p. 100. Il est vrai que ce faible taux d'augmentation est dû au fait que les dépenses en capital, deux fois plus élevées que les dépenses de fonctionnement, sont en diminution par rapport à 1973 car les grands programmes de construction aéronautique civile arrivent à la phase finale de leur développement. Mais il n'en reste pas moins que les crédits de fonctionnement du secrétariat général à l'aviation civile sont insuffisants et, notamment, qu'ils ne permettent pas d'entretenir comme il convient des matériels existants.

Le bon fonctionnement du secrétariat général à l'aviation civile se trouve entravé par la dispersion de ces différents services dans plusieurs immeubles de Paris, dispersion que nous déplorons depuis de longues années, M. Coudé du Foresto s'en souvient.

Voici que semble prendre corps l'idée de la construction d'un immeuble pour l'ensemble du ministère des transports, qui abriterait l'ensemble du service du secrétariat général à l'aviation civile. Mais cette espérance est lointaine et teintée d'inquiétude quand on sait que c'est à Bercy-la-Rapée qu'il est envisagé de construire cet immeuble. M. le ministre pourrait-il nourrir nos espérances et apaiser nos inquiétudes à ce sujet ?

En attendant, il faut bien trouver une solution plus rapide à cette situation, qui crée de nombreuses difficultés. La solution envisagée, qui pourrait être satisfaisante, consiste dans la location de locaux qui rassembleraient plusieurs directions de l'administration centrale de l'aviation civile. Des pourparlers sont en cours pour cette location à proximité de la porte d'Orléans, mais il apparaît que, pour des raisons fiscales, je veux dire la récupération de la T. V. A., le ministère de l'économie et des finances refuserait de donner son aval à cette opération. Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour fléchir cette position qui ne semble pas être de mise ?

Pour terminer sur le sujet de l'insuffisance des crédits d'études, dont l'utilité est parfois difficilement appréciée et qui pourtant, nous le savons bien, sont indispensables au développement des techniques, spécialement des techniques et des matériels de pointe, j'aborderai tout naturellement le problème de la construction aéronautique.

La réussite de nos trois grands programmes civils est incontestable et reconnue dans le monde entier. Après avoir construit ces avions, après les avoir réussis, il faut les vendre. Il ne m'apparaît pas nécessaire de rappeler les difficultés rencontrées pour faire déboucher commercialement ces grands programmes, mais bien plus d'envisager de définir à court, à moyen et à long terme les orientations à adopter.

L'enjeu, vous le connaissez, c'est la survie de l'industrie aéronautique, non seulement nationale mais européenne, face à une industrie américaine qui emploie le double de personnel et fait un chiffre d'affaires cinq fois supérieur. Cela vaut la peine d'être médité.

Sommes-nous de bons commerçants ? Les méthodes de *marketing*, qui permettent de définir les programmes et d'aboutir à une évaluation des coûts comparés, ne sont-elles pas insuffisantes ?

Qu'attend-on pour définir des conditions précises de financement à la clientèle ? Je rappelle, à ce propos, mon intervention de l'an dernier.

Le problème, nous le connaissons. Nous avons à agir dans le cadre d'un marché mondial étroit, dominé pratiquement par un seul concurrent, deux peut-être dans les années à venir.

Nous devons nous aligner à l'égard de la clientèle au moins sur les conditions du fournisseur le plus important, à savoir les Etats-Unis.

Si nous n'arrivons pas à mettre sur pied un système de *leasing* ou de crédit concurrentiel valable, avec une garantie des prix pour le client, puisque le taux d'inflation en Europe est supérieur au taux américain, avec une garantie des changes, puisque la presque totalité des commandes sont passées en dollars, avec, si possible, pour chaque produit, pour chaque client, un interlocuteur unique comme il le trouve aux Etats-Unis, si nous n'arrivons pas à mettre au point les conditions de vente qui auraient dû être définies dès le début de la prospection, nous courons à l'échec. Autrement dit, nous sommes à l'heure d'un choix politique.

Si nous observons ce qui se passe aux Etats-Unis, pays qui se veut le champion de l'économie libérale, on se rend compte que la politique du Gouvernement américain est très éloignée de la doctrine du laisser-faire, laisser-passer.

L'Etat américain n'apporte-t-il pas, parfois, par le biais des commandes militaires, un soutien à la recherche et au développement de prototypes ?

Des avantages fiscaux ne sont-ils pas accordés pour le financement des appareils vendus, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des Etats-Unis ?

Enfin, des dispositions douanières n'ont-elles pas pour effet d'assurer une protection supplémentaire à l'industrie américaine face à la production européenne ?

Tous ces avantages, ajoutés aux deux dévaluations du dollar, ont fait que l'industrie européenne connaît une perte de compétitivité de l'ordre de 20 à 35 p. 100.

Concorde, je l'ai déjà dit, constitue un succès technique. Il a traversé l'océan Atlantique en trois heures trente minutes. Si l'on considère les effets du gain de temps et de l'économie de fatigue, on peut affirmer que *Concorde* ouvre, pour le transport aérien, une ère nouvelle.

Après avoir réalisé là une percée technique remarquable, saurons-nous, mieux que nous ne l'avons fait dans le passé, profiter commercialement de cette avance technologique ?

L'évolution normale a toujours conduit à envisager l'augmentation du rayon d'action des appareils. On se rappelle que les premiers *Boeing 707* ne traversaient pas l'océan Atlantique en vol direct.

Aujourd'hui, cette recherche d'un rayon d'action sans cesse accru figure parmi les préoccupations de tous les constructeurs. Douglas propose désormais le *DC 10 LR*, Boeing le *747 SP*. Que ferons-nous pour *Concorde* ? La recherche d'un plus grand rayon d'action n'est-elle pas la voie normale vers laquelle nous devons nous engager ?

En ce qui concerne l'*Airbus*, nous avons noté avec satisfaction que, dès cette année, figure dans votre budget une dotation substantielle pour l'étude des versions dérivées.

De *Mercur*, je ne dirai rien, sinon qu'il s'agit d'un programme très préoccupant.

Par ailleurs, selon ce qui m'a été indiqué, la participation de l'Etat au financement du *Mystère 30* s'effectuerait au travers du fonds d'action conjoncturelle. Cet appareil qui, sur le plan de la construction européenne, se trouve en concurrence avec le *A. F. W 614*, pourrait s'y trouver également avec le *Yak 40*, pour autant que la certification soit accordée à cet appareil.

Celui-ci est une machine moins rapide, plus simple sans doute, consommant davantage, mais qui serait vendue à moitié prix. Peut-on, à propos du *Mystère 30*, afficher un optimisme raisonnable ou doit-on, à son égard, faire preuve d'une certaine circonspection ?

Au milieu de toutes ces incertitudes, un motif de satisfaction provient du programme de développement du moteur « GFM 56 », de 10 tonnes de poussée, réalisé par la S. N. E. C. M. A. avec la coopération du constructeur américain *General Electric*. Cette firme américaine a, en effet, obtenu de son gouvernement, au mois de septembre, les autorisations d'exportation nécessaires à la poursuite de l'opération. Les débouchés attendus portent sur 3.000 moteurs, non compris les rechanges qui, dans ce domaine, représentent un chiffre d'affaire analogue à celui des moteurs réalisés.

La S. N. E. C. M. A. a donc trouvé le champ d'activité qui lui était nécessaire pour contrebalancer, dans une certaine mesure, le ralentissement du programme du moteur « Olympus » de *Concorde*. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner des apaisements sur ces dernières difficultés ?

Quoi qu'il en soit, à long terme, l'avenir de la construction aéronautique passe, à mon avis, par la concertation, voire l'intégration des industries européennes.

Au colloque de l'union de l'Europe occidentale (U. E. O.), vous avez déclaré, exprimant le sentiment général, que « nous devons poser en principe qu'aucun programme civil nouveau ne soit décidé sans une concertation préalable entre les Etats européens sur l'opportunité et le contenu du programme ».

Comment parvenir à un tel but dans la mesure où une concurrence peut s'exprimer entre les Etats et, parfois, entre industriels d'un même Etat ?

Ajoutez à cela que les pluralismes de commandement pour un même programme sont un facteur d'alourdissement et que certains pays ont des difficultés à s'engager financièrement pour la durée d'un même programme.

La solution à toutes ces difficultés est peut-être une intégration plus poussée des industries européennes, tout en laissant subsister une concurrence indispensable, notamment au niveau des études et, peut-être même, au plan commercial.

La valeur des études de *marketing* réalisées devrait être appréciée, au plan européen, par les responsables de décisions définitives puisque ce doit être un élément capital de leur choix.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait bon de créer un fonds de développement européen et d'accélérer la création d'une agence de certification européenne ?

De telles mesures, dans leur ensemble, tout en donnant aux Etats européens la garantie que confère, dans une discussion, l'équilibre des forces, leur permettraient de disposer d'un outil puissant qui inciterait les autres grands à rechercher son concours.

Les compagnies nationales sont déjà engagées dans la voie de la collaboration au sein des groupes « Atlas » et « K. S. S. U. ». Plus récemment, a été créée l'« Association of european airlines » qui pourrait jouer un rôle important.

Par ailleurs, des problèmes spécifiquement européens commencent à apparaître, telles les dessertes entre les différents pôles de développement économique, comme la région de Lyon, la Bavière, le Piémont, sans passer par les capitales.

A ce propos, il faut se féliciter des accords intervenus entre les compagnies françaises Air France et A. T. A. R. d'une part, Air France et Air Inter d'autre part.

Ces accords sont intéressants, non seulement par l'objectif qu'ils visent mais aussi parce qu'ils annoncent un changement dans la philosophie du transport aérien en tendant à démontrer que d'autres critères de partage peuvent être retenus que les critères géographiques, par exemple que doivent être considérés le caractère spécifique et la spécialisation des compagnies.

Votre commission s'est réjouie de la coopération qui règne entre nos trois compagnies, Air France, Air Inter, U. T. A., qui ont pris une claire conscience de leur complémentarité, ce dont nous nous plaignons à les féliciter. C'est de leur part une manifestation de santé et de maturité qui permettra de mieux affirmer, sur le plan international, le renom des ailes françaises.

Il convient de noter également l'intérêt qu'il y aurait à adopter une politique commune dans les négociations internationales sur les droits de trafic, à pratiquer une politique commune en matière de charters, enfin à adopter une attitude unique concernant la desserte des lignes européennes par des compagnies étrangères en vertu du droit de cinquième liberté.

Je tiens à souligner ici l'effort de concertation entrepris par les Etats européens et je souhaite que le Gouvernement français soutienne, ou plutôt continue à soutenir, les efforts entrepris dans le cadre du C. E. A. C.

En matière de transport aérien, nous devons nous fixer deux objectifs : encourager sur le réseau mondial la coopération entre les compagnies européennes et favoriser au maximum le développement du réseau complémentaire européen.

En ce qui concerne ce dernier point, j'avais souligné, dans mon intervention de l'an dernier, la nécessité de modifier le système actuel de délivrance des droits de trafic. Quelles solutions adopter ? De nombreuses conceptions peuvent être étudiées, la plus intéressante paraissant celle qui consiste à isoler, au moins temporairement, les lignes européennes décentralisées du cadre général des négociations de capacité.

Mais un autre frein signalé par les compagnies pour le développement de ce genre de desserte réside dans l'impossibilité actuelle d'utiliser un matériel adapté.

Ne pourrait-on pas trouver un avion qui réponde à ce type de besoin, c'est-à-dire rapide, pressurisé, volant haut pour éviter les turbulences et restant, du fait de sa rusticité, normalement économique ?

Il pourrait y avoir là un créneau pour l'industrie européenne et il est indispensable que l'étude en soit faite en accord étroit entre les constructeurs et les compagnies. Le *Mystère 30* répond-il à ces exigences ? Nous arrivons là, à nouveau, à cette concertation nécessaire entre industriels et utilisateurs.

Par ailleurs, à partir de l'exemple français et du soutien nécessaire accordé aux lignes domestiques pendant leur période de démarrage, il semble que, dans la mesure où la création de ces lignes présente un intérêt indéniable sur le plan du développement économique européen, les Etats intéressés devraient se consulter en vue d'aboutir à une solution commune.

Faudrait-il aller plus loin ? Il existe des partisans du monopole et de la constitution d'une compagnie européenne de transports intérieurs, tandis que d'autres s'affirment en faveur d'une concurrence « sauvage ». Peut-être y a-t-il un moyen terme qui permette cependant de dépasser les contradictions actuelles.

En ce qui concerne la coopération des grandes compagnies, il semble bien que, si une solution commune était souhaitée, qui dépasse le cadre de la coopération au sein des groupes « Atlas » et « K. S. S. U. », celle-ci ne pourrait procéder que d'une volonté politique.

Quoi qu'il en soit, dès maintenant, il serait souhaitable que les compagnies aériennes pensent à acheter européen et, comme vous l'avez fort bien déclaré, monsieur le ministre : « si on peut comprendre que des compagnies fixent leur choix en fonction de la rentabilité de telle ou telle machine, il ne convient pas que, par une sorte d'inclination naturelle, elles écartent d'emblée un avion à la construction duquel leur pays participe. Les Etats se devraient alors d'intervenir au nom de leurs responsabilités en matière d'équilibre et de développement de l'économie tout entière ».

Nous approuvons cette attitude, étant bien entendu que, dans cette hypothèse, les Etats devraient se porter garants, auprès des compagnies, du développement normal des programmes et de leur indemnisation dans le cas où ils ne se dérouleraient pas conformément aux engagements pris.

Puisque nous parlons de responsabilité de l'Etat, évoquons maintenant un domaine où cette responsabilité est très grande, je veux parler de la navigation aérienne.

Le sujet est capital car, d'une part, un bon fonctionnement des services de la navigation conditionne la sécurité et le développement du transport aérien et, d'autre part, en vertu d'accords internationaux, les Etats se doivent de dispenser une assistance pour un trafic dont ils assument la responsabilité dans leur espace aérien.

J'observe que, là encore, compte tenu des critères géographiques et des considérations techniques qui résultent notamment de la vitesse des avions, il a été nécessaire de mettre sur pied, pour l'espace aérien supérieur, une organisation communautaire européenne, « Euro-Control ».

Par ailleurs, la concertation entre les différents utilisateurs de l'espace aérien a été à ce point nécessaire que le Gouvernement a décidé, il y a maintenant un certain nombre de mois, la création d'un délégué à l'espace aérien. Mais il serait souhaitable qu'il fût doté de pouvoirs réels.

Quels sont les problèmes qui demeurent ? Vos services ont à faire face, monsieur le ministre, à un volume de trafic grandissant qui se fait avec des avions de plus en plus rapides, de plus en plus lourds avec, aux niveaux inférieurs, le développement d'une circulation de plus en plus dense d'avions privés, la circulation militaire intéressant tous les niveaux.

Le problème est particulièrement délicat dans le volume d'approche des aérodromes. Mais, ailleurs, si l'on considère les zones réservées et réglementées qui figurent en rouge sur les cartes, l'espace inférieur paraît frappé de rubéole. (*Sourires.*) Je vous prie d'excuser cette comparaison médicale.

Quand à la circulation aux niveaux supérieurs, il est certain que les zones « Mike » ne simplifient pas la tâche du contrôle.

Devant cet état de choses, vos services souffrent d'une certaine sous-capacité, ce qui explique au moins en partie les difficultés sociales qui sont apparues.

Vous avez donc décidé d'adopter une stratégie « tous azimuts » qui porte à la fois sur l'augmentation des effectifs, l'accroissement des équipements et la recherche de nouvelles formes d'organisation du contrôle.

En ce qui concerne les effectifs — je l'ai dit l'année dernière et je le répète cette année — l'Etat, et spécialement le ministre des finances, ne doivent pas hésiter à vous donner satisfaction, car il s'agit d'un point très important. Cette année, vous êtes autorisé à créer 244 postes nouveaux. Il y a là un effort certain qu'il serait injuste de ne pas souligner. Cependant, vous demandiez 1.000 créations d'emplois sur trois ans. Votre prévision était confortée par l'expérience américaine et la correspondance qui existe entre l'augmentation de trafic et l'augmentation du nombre des contrôleurs. Notre commission estime qu'il est regrettable que vous n'avez pas eu satisfaction.

L'objectif de votre effort de cette année se situe plus précisément — selon ce qui m'a été communiqué — au niveau de l'amélioration de la régularité des vols. Avec la mise en service prochaine du radar de Châteauroux, puis de celui de Bretagne, la couverture sera presque complète. Par ailleurs a été mis en place le système Cautra qui a été d'une mise au point délicate.

Nous ne pouvons qu'être d'accord sur l'objectif à atteindre. La régularité est une qualité essentielle du transport. Des progrès ont déjà été réalisés. Actuellement, des retards de plus d'un quart d'heure, dont la moyenne serait de vingt à vingt-cinq minutes, concerneraient environ 10 p. 100 des vols, ce qui constitue certes un progrès appréciable, mais ne saurait constituer en soi un résultat satisfaisant. J'imagine quelle aurait été la réaction de Didier Daurat. L'irrégularité et l'attente sont d'autant plus durement ressenties par le passager que le temps de transport proprement dit est court, ce qui revient à dire que demain, sur un vol transatlantique en supersonique, la régularité aura une importance capitale et que, dès aujourd'hui, la précision des départs et des arrivées est essentielle au développement de nos lignes intérieures.

Les Américains ont adopté un système de contrôle, basé sur une couverture radar complète qui permet la surveillance des

vols sans report de position, ce qui est un progrès considérable. Notre système est différent. Encore faut-il que sa fiabilité soit parfaite, et si une mise en service un peu hâtive a été la cause de certaines « maladies de jeunesse », il semble que, maintenant, il devrait être possible d'obtenir un fonctionnement normal, sans pour autant être obligé parfois de tripler certains équipements. Enfin, il faut accélérer la mise en place des services nécessaires à la coordination des circulations civiles et militaires. Si les centres régionaux de gestion paraissent une solution valable, il faut les multiplier. Dans le cas contraire, peut-être faut-il envisager une formule plus intégrée, comme la possibilité en a été évoquée à différentes reprises. C'est, en tout cas, à propos des services de la navigation aérienne que je regrette très vivement que les crédits de fonctionnement du chapitre 53-21 soient insuffisants, de même que les crédits d'étude, car il s'agit d'un domaine de pointe où la recherche est capitale.

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, vous nous trouverez toujours prêts à vous aider pour tout ce qui constituera une amélioration de la ponctualité du transport aérien indispensable à son développement et à son économie. Nous souhaitons qu'un effort parallèle des aéroports et des compagnies permette l'adoption de plus en plus grande d'instruments pour l'atterrissage automatique et la dénébulisation.

En ce qui concerne l'infrastructure aéroportuaire, on note, en dehors d'une augmentation de crédits que j'ai signalée en faveur des aérodromes régionaux, une certaine stagnation de l'ensemble qui ne correspond pas au développement du transport aérien.

A ce point de mon intervention, je voudrais, comme je l'ai fait l'an dernier, insister sur la desserte de la région parisienne.

L'aéroport de Paris doit faire face à des investissements considérables auxquels l'Etat ne participe pratiquement pas, sauf pour des investissements qui le concernent directement.

A cause de cette situation anormale, si on considère ce qui se passe à l'étranger, si on considère la politique de l'Etat en matière de ports maritimes et si on admet le caractère d'utilité publique des ports aériens, l'aéroport de Paris est amené à emprunter chaque année pour un montant à peu près égal à son chiffre d'affaires.

Cela est parfaitement inconcevable et conduit à des frais financiers considérables. Il n'y a pas non plus de participation des collectivités locales, tant pour l'infrastructure principale que pour l'infrastructure secondaire de la région parisienne en raison de difficultés dont certaines ont peut-être des motifs historiques.

J'ai dit, au début de mon intervention, que la commission a apprécié les décisions prises par le Gouvernement pour accélérer la mise en service de l'autoroute B3, qui doit assurer la desserte routière de Roissy et la création d'une navette ferroviaire par la gare du Nord et Aulnay. Malheureusement, j'ai peur que la mise en service sur une seule voie de B3 ne suffise pas à absorber le trafic, même compte tenu de la progressivité de la mise en service de l'aéroport. Quant à la desserte ferroviaire, qui n'entrera en service qu'au début de 1976, elle serait d'autant plus intéressante qu'elle aboutirait jusqu'à l'aérogare même. La rupture de charge, vous le savez, n'est jamais un élément favorable.

Un problème n'est toujours pas réglé : celui des liaisons Orly—Roissy. C'est pourtant indispensable, compte tenu de la répartition du trafic et des compagnies entre les aéroports. L'aérottrain paraissait la solution idéale. Ce projet est-il complètement abandonné ? S'il en était ainsi, je le regretterais personnellement très vivement.

Une taxe parafiscale, destinée à assurer le financement d'opérations ayant pour but l'atténuation des nuisances subies par les riverains des aéroports d'Orly et de Roissy, a été instituée par décret. Elle sera soumise à notre vote lorsque le Sénat examinera les articles de la deuxième partie de la loi de finances.

Cette taxe, perçue par l'aéroport de Paris, serait due pour tout passager par les exploitants des aéronefs au départ des aérodromes de catégorie « A » dont l'aéroport de Paris a la charge : le taux de la taxe serait de un franc par passager embarqué à destination d'un aéroport du territoire français, de trois francs par passager embarquant pour toute autre destination.

Sans anticiper sur les futurs débats du Sénat, je peux d'ores et déjà vous dire que la commission des finances approuve les mesures prises contre les nuisances, mais qu'elle s'est montrée hostile à cette taxe, discriminatoire selon les destinations, et de nature — par la surcharge qu'elle impose aux usagers, qui sont frappés d'autres taxes déjà lourdes — à aboutir à des détournements de trafic au bénéfice des aéroports étrangers.

Je ne reviens pas sur les problèmes de desserte des aérodromes secondaires évoqués dans mon intervention de l'an dernier, sinon pour dire qu'ils n'ont pas progressé dans la région parisienne.

En ce qui concerne les aéroports régionaux et locaux, qui ne comprennent pas les programmes de Satolas, de Nice ou de quelques grands aéroports d'intérêt national, nous savons cette fois-ci de façon certaine que les objectifs du Plan seront loin d'être atteints, et ceci malgré l'effort effectué au budget de cette année. Par ailleurs, les crédits d'entretien, pour ce qui est du domaine de l'Etat, paraissent insuffisants.

D'autre part, les procédures de contrôle *a priori* impliquent des retards dans la passation des marchés, ce qui est d'autant plus regrettable qu'à mon avis, le problème essentiel n'est pas là et que déjà les travaux deviennent de plus en plus complexes pour un ensemble de raisons dont les problèmes d'environnement, l'intervention d'un nombre toujours plus grand d'organismes, etc.

Ce qui paraît grave c'est que nous assistons, d'une part à un désengagement progressif de l'Etat, d'autre part, à une certaine approche du plafond de contribution des collectivités locales. Alors, que faut-il faire ?

La régionalisation n'est pas la panacée. Le risque est grand que des freins n'existent plus à certaines décisions positives ou négatives prises parfois sans une connaissance exacte des impératifs nationaux et techniques. Certaines collectivités sont prêtes à faire des efforts démesurés. D'autres, par contre, sous-estiment profondément l'intérêt de l'équipement aéronautique. Je crois qu'il faut développer l'information des collectivités locales, non seulement celle des chambres de commerce, mais aussi celle des communes et des départements, faire un schéma directeur des liaisons aériennes intérieures. Je l'avais dit l'an dernier et je le répète. Il faut aussi définir des équipements types minimaux pour les plates-formes secondaires, associer systématiquement à l'étude des projets les utilisateurs qui, en fin de compte, devront payer pour l'usage des installations. La concertation, disent les transporteurs, vaut mieux que la négociation, le dialogue *a priori* que le rapport des forces *a posteriori*. C'est aussi mon avis.

Nous savons qu'il y a en France une quinzaine d'aérodromes rentables, tous dépassant 100.000 mouvements. C'est, bien entendu, des autres qu'il s'agit. L'augmentation des taxes ne me paraît la solution que lorsque toutes les autres ont été envisagées. Ne faut-il pas essayer d'amener sur les aérodromes régionaux et locaux ou à leur pourtour des installations qui permettent d'en améliorer la rentabilité, de diminuer les problèmes d'environnement, de contribuer à faire sortir l'aviation de l'isolement où elle se trouve parfois ? Je veux dire, vous le savez, faire de certains aérodromes le centre d'activités secondaires ou tertiaires, faire d'autres aérodromes le centre de complexes touristiques. Enfin, ne faut-il pas s'orienter vers une modification du système de gestion des aéroports, selon l'exemple américain ?

Je crois que pour beaucoup de ces problèmes il convient de faire un effort d'imagination. Les solutions ensuite s'imposent d'elles-mêmes.

Pour terminer, je voudrais évoquer deux points importants : l'aviation générale et la formation des personnels navigants. Ces deux activités sont au secrétariat général à l'aviation civile du ressort du service de la formation aéronautique, le S. F. A. et le fait de mettre sous la tutelle du même service ces deux activités prouve bien qu'elles sont étroitement liées.

Je tiens tout d'abord à féliciter et à remercier M. le secrétaire général à l'aviation civile d'avoir constitué un groupe de travail sur l'aviation générale. J'espère que ses conclusions seront connues au moment de la préparation du VII^e Plan, c'est-à-dire pour l'automne prochain. Je forme des vœux pour que l'aviation générale, dans la multiplicité de ses applications, ne soit pas considérée comme une branche mineure de l'activité aéronautique.

Budgétairement parlant, les crédits affectés aux bourses pour les jeunes sont en légère augmentation et compensent tout juste l'érosion monétaire. Or, il serait souhaitable d'augmenter le nombre et le taux des bourses. Des statistiques récentes ont prouvé qu'un nombre important d'élèves pilotes civils et militaires avaient auparavant déjà volé dans les aéro-clubs. Cela est très important.

Pour les primes d'achat d'avions-école, les crédits sont en diminution, ce qui n'est pas très grave en raison du report des crédits de l'an passé, dû essentiellement au retard accidentel dans la production d'un constructeur.

Par contre, les crédits de fonctionnement, là encore, sont stagnants et permettent de nourrir quelque inquiétude pour les stages de moniteurs et d'instructeurs. Toutes les demandes d'aéro-clubs ne sont pas satisfaites en ce domaine. Certes, il conviendrait peut-être de s'assurer, autrement que par sondage, de l'utilisation effective de tous les instructeurs formés. Mais une autre tâche serait nécessaire, qu'il est pourtant impossible d'envisager dans l'état actuel des choses : le recyclage des instructeurs que nécessite l'évolution technique.

Il semble qu'il faudrait également maintenir sinon augmenter la formation des pilotes professionnels — P. P. 1 — que les compagnies de troisième niveau demandent et pour lesquels il est nécessaire de faire des stages homologués. Il faut aussi pouvoir continuer à former les élèves pilotes de ligne. Or, les crédits proposés pour le fonctionnement des centres nationaux sont extrêmement justes.

Et encore, au moment de l'établissement du budget n'était-il pas question des récentes hausses des produits pétroliers.

Pour conclure sur ce chapitre, je souhaite que dans l'étude de longue haleine de la réforme des licences, on ne néglige pas, au profit de connaissances théoriques qui ne sont pas toujours indispensables, l'élément essentiel que constituent la vocation et la motivation personnelles du candidat.

En terminant — je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu long — je voudrais formuler le souhait, monsieur le ministre, que les difficultés sociales qui ont quelque temps agité vos services de la navigation aérienne, s'apaisent, que toutes les précautions soient prises pour éviter aux personnels de la météorologie les conséquences du transfert des services de Toulouse.

Compte tenu des mesures déjà prises et parce que nous savons, monsieur le ministre, que nous pouvons vous faire confiance en ce domaine pour aller encore un peu plus loin, notre commission vous demande, mes chers collègues, d'approuver ce budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, étant donné que le temps de parole qui nous est imparti ne me permet pas d'aborder au fond tous les problèmes, je me contenterai d'effectuer un rapide survol des questions qui me paraissent les plus importantes.

Nous avons l'habitude, dans le rapport pour avis de la commission des affaires économiques, d'envisager la situation de nos compagnies aériennes, la situation des aéroports, en particulier de l'aéroport de Paris, et celle de la construction aéronautique, ces différents problèmes étant envisagés sur un plan purement économique.

En raison de l'évolution du matériel volant, une part de plus en plus importante du trafic est assurée par les avions gros porteurs. Les *Boeing 747* représentent, à l'heure actuelle, pour Air France, 38,3 p. 100 du trafic, contre 33,9 aux *Boeing 707*. Les *Boeing 727* assurent 16,7 p. 100 du trafic, contre 9,7 p. 100 pour les *Caravelle*, ce qui représente une augmentation, par rapport à 1972, de 40 p. 100 du trafic assuré par les *Boeing 747* et de 25 p. 100 pour les *Boeing 727*.

Le problème qui se pose aux compagnies est d'ordre commercial. Il consiste à dégager, en fonction des gros porteurs dont elles ont l'utilisation, des méthodes qui permettent de réaliser des vols de charters à l'intérieur des vols réguliers, par conséquent d'augmenter considérablement leurs capacités de transport et leurs recettes.

Le gros problème qui va se poser à Air France est évidemment la mise en service de *Concorde*. Cet appareil permettra une économie de temps puisque, pour relier Paris à New York, il mettra 3 heures 35 minutes, c'est-à-dire qu'il économisera 3 heures 55 minutes par rapport aux avions subsoniques actuels ; sur les vols Paris—Tokyo — 8 heures au lieu de 14 heures 20 minutes — l'économie sera de 6 heures 20 minutes ; sur les lignes d'Amérique du Sud, en raison de la nécessité d'escales techniques, le gain de temps sera moins important.

Une difficulté apparaîtra cependant en ce qui concerne la tarification, puisque c'est l'I. A. T. A. (International air transport association) qui aura à donner son avis. Il est à craindre qu'elle ne demande à Air France et à la compagnie anglaise qui vont utiliser le *Concorde* de fournir des justifications sur leurs tarifs et sur les prix de revient. Quoi qu'il en soit, les tarifs proposés par Air France présenteraient, par rapport à l'actuel tarif de 1^{re} classe, suivant la nature des liaisons effectuées et de la clientèle qui utilisera ces appareils, les variations suivantes : moins 10 p. 100 sur Paris—New York, moins 20 p. 100 sur Paris—Tokyo, plus 20 p. 100 sur Paris—Amérique du Sud.

Resteront également à négocier — nous aimerions d'ailleurs savoir où en sont ces négociations — les autorisations de survol, les possibilités d'escales techniques et commerciales que le *Concorde* sera appelé à effectuer.

Je ne parlerai pas de l'évolution du trafic secteur par secteur. Je soulignerai simplement que les résultats financiers en 1972 ont marqué une progression sensible du chiffre d'affaires qui, pour la première fois, a dépassé 4 milliards de francs, en dépit d'une majoration importante de la dotation d'amortissement. En effet, la compagnie nationale Air France amortit les moyen-courriers en neuf ans et les long-courriers en dix ans, alors que,

pour nos concurrents européens, les durées habituelles sont respectivement de douze ans et de quatorze ans. Je tenais à signaler ce fait parce qu'il permet un autofinancement plus important.

Les dépenses d'investissement qu'a réalisées la compagnie ont été en partie couvertes par une augmentation de capital de 700 millions de francs qu'a accordée l'Etat, mais cette dotation en capital paraît être insuffisante pour faire face au coût global des investissements qui, entre 1973 et 1977, atteindra 6 milliards de francs.

Si les résultats de l'exercice 1972 ont été bons, ceux de 1973, en raison d'éléments différents — détérioration de la conjoncture sur l'Atlantique nord, grève du personnel de la navigation aérienne — semblent être moins favorables. D'ailleurs, ces conséquences de la grève des contrôleurs de la navigation aérienne, nous les retrouvons dans les résultats de toutes les compagnies. En ce qui concerne l'U. T. A., il faut y ajouter le boycottage qui a été décrété par les Australiens et les Néo-Zélandais, consécutif aux poursuites des essais nucléaires dans le Pacifique.

Pour Air Inter, la situation est assez bonne puisque, en 1972, cette compagnie a transporté 3.834.000 passagers, contre 2.997.000 en 1971, soit une progression de 27 p. 100. On note également une progression sensible — 20 p. 100 environ — du fret.

Le coefficient de remplissage a atteint maintenant 67,32 p. 100, ce qui traduit manifestement le manque de matériel mis à la disposition de la compagnie. Nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque nous parlerons des *Mercure*, puisque le principal programme d'investissement de la compagnie consiste en l'acquisition de dix de ces appareils.

Ces derniers devaient être livrés à la compagnie Air Inter pour entrer en service le premier dès avril 1974. Ils seront livrés, en fait, avec un retard d'environ six mois, sans être équipés du dispositif d'atterrissage tous temps, ce qui est un défaut considérable lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'Air Inter. En effet, sur de petites distances, la régularité est un facteur très important du développement. La compagnie a engagé des frais de formation de personnel et elle ne peut plus se procurer des affrètements d'avions pour faire face aux pointes de trafic au cours de la saison d'été. C'est là, évidemment, un grave inconvénient, que nous retrouvons d'ailleurs pour toutes les autres compagnies.

Si, comme je l'ai dit, la grève des personnels de la navigation aérienne a eu des conséquences fâcheuses, il est, dans la situation des compagnies françaises, un élément favorable : ce sont les rapports qui existent entre elles.

Un protocole d'accord entre Air France et Air Inter va permettre d'abord à Air France de créer des liaisons vers l'étranger en touchant deux points du territoire métropolitain, sous réserve qu'elle rembourse à Air Inter les recettes effectuées sur le tronçon de ligne intérieure. En second lieu, Air Inter pourra effectuer du trafic « charter » à l'extérieur de la France, dans la mesure où Air France ne pourra pas le faire. Il est admis, en outre, qu'Air France assurera la représentation commerciale d'Air Inter partout où elle est présente dans le monde. Ce nouvel accord prévoit le *statu quo* pour la ligne Paris—Nice.

En revanche, Air Inter va renforcer progressivement ses liaisons sur Bastia et desservir Ajaccio dès juin 1975, étant entendu qu'Air France continuera à assurer dans l'avenir une partie de ces services à partir de Paris, Nice et Marseille.

Votre commission constate avec satisfaction que la compagnie Air Inter a désormais confirmé son autonomie financière, mais elle note cependant que, sur le plan intérieur, l'aviation est réservée à une petite minorité de nos citoyens. Cet état de choses lui a semblé particulièrement regrettable et elle déplore que les pouvoirs publics se refusent à définir une politique globale du transport sur le plan des investissements, de la fiscalité, des subventions et de la réglementation. C'est un point sur lequel nous étions revenus souvent au cours des années antérieures puisqu'il paraît bien que l'avion reste sans rival sérieux au-delà de 500 kilomètres.

Je ne reviendrai pas sur ce que nous avons déjà demandé, sinon pour rappeler un certain nombre d'avantages fiscaux qui sont consentis aux transports internationaux. En premier lieu, nous souhaiterions qu'Air Inter bénéficie de l'exemption de la T. V. A. et de la taxe sur les carburants.

Je vous citerai un exemple : en raison des charges qui pèsent sur l'exploitation des lignes intérieures, le prix d'un billet aller et retour Lille-Nice atteint les deux tiers de celui d'un voyage en charter Paris-New York aller et retour, ce qui paraît assez paradoxal et devrait inciter à faire un effort.

Si un accord est intervenu entre Air Inter et Air France, les deux compagnies entretiennent des liens amicaux qui se développent avec l'aviation de troisième niveau. Celle-ci a pris une importance considérable puisqu'elle assure 50 liaisons régionales complémentaires, avec l'aide de la D. A. T. A. R. et des collectivités locales. Ce réseau régional comprend actuellement 67 lignes, dont 48 sont régulières et 19 saisonnières.

Les treize principales sociétés sont groupées au sein de l'A. T. A. R., l'association de transporteurs aériens régionaux, qui publie, depuis 1971, un indicateur général commun. Le développement de leur trafic a été important puisqu'il est passé de 185.000 passagers en 1970 à 377.300 en 1972. La flotte globale de ces compagnies de troisième niveau était, en avril 1972, de 269 appareils, dont 29 jets et 41 biturbopropulseurs.

Les grandes compagnies Air France et Air Inter considèrent qu'il est intéressant que des avions de plus faible capacité que ceux dont elles disposent puissent assurer ces liaisons qui représentent en même temps quelquefois pour elles une collecte de trafic.

Ce système fonctionne avec une aide financière, temporaire et dégressive, de la D. A. T. A. R., qui est une incitation pour les collectivités locales et les chambres de commerce.

Ces compagnies sont également autorisées à assurer certaines liaisons directes entre les centres de province et l'étranger, soit sous pavillon Air France, soit sous double pavillon, soit sous pavillon propre de la compagnie avec une assistance technique d'Air France.

La progression de cette aviation est intéressante d'abord en raison des possibilités qu'elle offre à l'aménagement du territoire et pour la clientèle desservie par ces appareils. Elle l'est aussi par les perspectives qu'elle offre à nos constructions aéronautiques puisqu'elle utilise des avions comme la *Corvette*, la *Frégate* et les *Falcon* 10, 20 et 30. C'est très important, car nous verrons combien est préoccupante la situation de nos constructions aéronautiques.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris, nous retrouvons le même élément : baisse de recettes du fait de la grève des contrôleurs de la navigation aérienne, mais progression, en 1973, du trafic, en passagers comme en fret. Mais les problèmes qui se posent à l'aéroport de Paris sont de très grande envergure, particulièrement avec la mise en service de l'aéroport de Roissy-en-France. La première tranche, dont l'ouverture est prévue pour le 13 mars 1974, comprend essentiellement une piste de 3.600 mètres, un centre aéroportuaire surmonté d'une tour de contrôle de 80 mètres, une aérogare d'une capacité de 7 à 8 millions de passagers, une zone de fret et des installations diverses.

Ce qui est préoccupant — je le disais à l'instant — c'est la situation financière de l'aéroport de Paris car, au cours de ces dernières années, les dépenses des opérations en capital ont dépassé le niveau du chiffre d'affaires, malgré un certain nombre d'économies qui ont été réalisées dans la gestion. Il serait souhaitable qu'une structure plus normale du financement de ses investissements soit accordée à l'aéroport de Paris car son endettement à long terme représente plus de sept fois le montant de ses capitaux propres.

Le Gouvernement, longtemps hostile à toute réforme, paraît aujourd'hui disposé à étudier sérieusement ce problème. C'est là un premier pas dont votre commission a pris acte avec satisfaction, mais elle se permet d'insister sur l'urgence de la décision à prendre car, sur la base actuelle, le déficit du compte d'exploitation estimé à 1 million de francs pour le présent exercice atteindra 85 millions en 1974 et 95 millions en 1975.

Nous aimerions sur ce point également, monsieur le ministre, connaître votre opinion et savoir les décisions que vous comptez prendre.

Le budget comprend un certain nombre de travaux à réaliser sur les grands aéroports de Lyon-Satolas, Nice, Bastia et Marseille. Je ne reviendrai pas sur les termes employés dans mon rapport écrit, mais je voudrais simplement souligner la croissance des aéroports des Antilles et de la Réunion et une certaine stagnation, par contre, de ceux du Pacifique.

Je voudrais aussi insister sur une question qui me paraît appeler une solution. Il s'agit de la réglementation très stricte appliquée au voisinage des aéroports pour les constructions.

Une instruction du 26 octobre 1970 du ministre des transports avait défini les règles d'urbanisme et de construction que le ministère souhaitait voir appliquer dans chacune des trois zones de bruit A, B et C.

Une circulaire du 22 juin 1972 du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, reprenait ces recommandations. Enfin, une circulaire du Premier ministre, en date du 30 juillet 1973, adressée aux préfets, confirmait les interdictions de construire dans les zones considérées.

On aurait pu, dans l'ensemble, surtout pour les grands aéroports, imaginer d'autres solutions, par exemple des constructions d'établissements industriels ou d'établissements ayant un caractère public pouvant être insonorisés — le contrôle de l'insonorisation étant facile — ce qui aurait permis d'utiliser les terrains ainsi abandonnés.

Cela n'a pas été fait. Peut-on considérer que tous les aéroports doivent être traités de la même façon ? Nous avons des aéroports en province qui ont quatre ou six mouvements

d'avions par jour. Peut-on les assimiler à des aérodromes tels que ceux de Paris ou de grandes villes comme Lyon, Marseille ou Nice ?

Il semble que les aéroports, de ce point de vue, pourraient être classés en deux ou trois catégories selon l'importance de leur trafic actuel ou prévisible, car l'interdiction de constructions, dans certains cas, paraît véritablement excessive.

Je prends un exemple que je connais bien, celui de l'aérodrome de Perpignan. Certaines mesures pourraient être prises pour des aérodromes comme celui-là où le trafic prévisible n'atteindra jamais un chiffre très important, par exemple celle d'accorder les autorisations de construire sur des lotissements approuvés avant le 30 juillet 1973 avant la date de la circulaire. Dans ces lotissements, une partie du terrain est construite, l'autre partie ne peut pas l'être. Il apparaît nécessaire de mettre à l'étude de nouvelles courbes isopsophiques plus en rapport avec le trafic actuel et futur de l'aéroport. Une telle étude devrait permettre, par une modification des procédures, de déplacer les courbes isopsophiques et de diminuer les servitudes qui existent sur des zones qui ont été choisies par la D. A. T. A. R. comme zones expérimentales, une zone industrielle régionale et une zone à aménagement concerté qui doit se construire à proximité, à Rivesaltes.

J'imagine que ce cas n'est pas unique et que les frais d'une telle étude, si elle était demandée, pourraient être pris en charge par les départements considérés. Ce n'est qu'une petite remarque, mais elle a son importance.

J'aborderai maintenant le chapitre des constructions aéronautiques : le *Concorde*, l'*Airbus* et le *Mercure*.

Le *Concorde*, cela a été dit et redit, mais l'expérience le confirme, au point de vue technique, est un très bon appareil.

Le prototype 001 a terminé sa croisière après avoir effectué, en trois ans, 810 heures de vol, dont 254 à la vitesse supersonique. Aucun incident majeur n'a été enregistré et cela est remarquable si l'on considère qu'il s'agit d'un avion civil ne bénéficiant que dans une mesure réduite de l'expérience acquise au plan militaire.

En ce qui concerne l'avion de présérie 02, le périple Paris—Caracas—Dallas—Washington a permis de vérifier, en particulier, que *Concorde* était parfaitement en mesure de franchir les 6.260 kilomètres séparant Washington de Paris, distance supérieure à celle de Paris—New York, en conservant des réserves suffisantes de carburant à l'arrivée, alors que cette possibilité était contestée par beaucoup.

Ainsi, les essais effectués ont assuré de façon définitive la crédibilité technique de l'avion.

Le prix de vente devrait être, à la date de livraison prévue pour 1975, compte tenu de l'inflation, de l'ordre de 270 millions de francs, ce qui représente évidemment un investissement lourd pour les compagnies aériennes qui connaissent des difficultés de trésorerie par suite d'acquisitions nouvelles de nombreux matériels. Notre commission souhaite — elle en a pris acte et elle s'en félicite — que des opérations de leasing soient envisagées même si elles ne correspondent pas aux besoins de toutes les clientèles ; cette opération serait en effet difficilement réalisable aux Etats-Unis car la législation de ce pays n'admet pas l'immatriculation d'avions appartenant à des personnes étrangères. Elle souhaite donc que soit mis au point, comme cela a été fait par les Etats-Unis pour le financement de ses appareils, par l'Eximbank notamment, un système de financement que l'on puisse présenter en même temps que l'appareil, pour que chaque projet de vente d'appareil ne donne pas lieu à des discussions qui varient selon les interlocuteurs.

L'*Airbus* ne semble pas présenter de gros problèmes de commercialisation. Sa carrière devrait suivre normalement son cours.

Par contre, le *Mercure* — j'ai souligné ce fait à propos d'Air Inter — présentait un avantage en matière de prix de revient, de consommation, de frais d'exploitation, sur le *Boeing 727-200*. Mais, par suite de différentes modifications à la fois dans la parité des monnaies et dans les prix de revient, le *Mercure* a perdu cet avantage. Par contre, il garde l'inconvénient d'avoir des jambes un peu trop courtes, je veux dire qu'il a été conçu pour des étapes trop petites. J'ai indiqué tout à l'heure combien ce fait allait peser sur l'exploitation d'Air Inter dans l'année qui vient.

Mon collègue M. Fortier a déjà parlé du moteur de dix tonnes de poussée de la S.N.E.C.M.A. Les études menées par la S.N.E.C.M.A. sont intéressantes, mais si l'on a décidé de mettre en fabrication un moteur de dix tonnes de poussée, il faudrait peut-être d'ores et déjà se préoccuper de la cellule d'avion qui sera équipée de ce moteur. Jusqu'à maintenant on disposait de cellules et pas de moteurs pour les avions civils ; à présent nous avons un moteur et pas de cellule. Il faut en prévoir une. Nous avons quatre ans devant nous pour résoudre ce problème.

Les dispositifs antipollution mis au point par la S.N.E.C.M.A. en collaboration avec Rolls-Royce pour *Concorde*, en ce qui concerne la réduction du bruit et des émissions de fumée, ont donné satisfaction. Mais un problème va se poser à la S.N.E.C.M.A., celui de la commercialisation de *Concorde*. Ce problème intéresse le plan de charge d'une grande partie de notre industrie aéronautique et de l'industrie des moteurs.

Les constructeurs estiment qu'ils devraient fabriquer au minimum huit avions par an, ce qui représenterait pour la S.N.E.C.M.A. quatre moteurs par mois et entraînerait évidemment une diminution de son activité. Aussi, aimerions-nous entendre vos explications, à ce propos, car une option doit être prise. Des sommes très importantes, plus de 60 milliards de francs, ont déjà été investies sur le programme *Concorde*.

Nous avons atteint des résultats techniques satisfaisants. Si le pari doit être pris, il est évident que l'on ne pourra pas espérer vendre *Concorde* si les acquéreurs éventuels s'entendent répondre : « On vous le livrera dans quatre ans ». Une impasse doit sans doute être faite pour assurer à la fois une possibilité de commercialisation de *Concorde* et surtout du travail et un plan de charge pour notre industrie aéronautique.

Avant de conclure, je voudrais évoquer le problème des contrôleurs du trafic aérien, puisque nous avons vu l'incidence qu'avait leur mouvement sur les résultats financiers à la fois des compagnies et des principaux aéroports, notamment celui de Paris.

Depuis la reprise du travail de ces personnels, il ne semble pas qu'une négociation sérieuse ait été ouverte, malgré les engagements pris. Si j'étais mal informé, je serais heureux de recevoir tout à l'heure un démenti.

Une proposition de loi a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale par MM. Partrat et Barrot ; le Gouvernement a-t-il l'intention d'en accepter rapidement la discussion ?

Sur le problème des contrôleurs de la navigation aérienne, des rapports ont été établis par la commission Cahen-Salvador en 1969, puis par une mission effectuée aux Etats-Unis pour le compte de la direction de la navigation aérienne. Qu'en est-il advenu ?

Il est temps, monsieur le ministre, de régler ces problèmes, celui des rémunérations, celui de la formation, celui du reclassement indiciaire de ces personnels, celui des effectifs, celui de la restructuration du service, celui enfin de la concertation dont on parle tant aujourd'hui, mais sans l'appliquer beaucoup.

En conclusion, votre commission s'est félicitée des résultats satisfaisants obtenus par les compagnies aériennes et de l'accord intervenu entre elles, en regrettant que le coût du transport aérien intérieur ne soit pas accessible à l'ensemble de la population.

Au sujet de l'aéroport de Paris, nous avons parlé des difficultés financières qu'il rencontre, mais votre commission tient à insister surtout sur les insuffisances des dessertes entre Roissy et Paris et Roissy et Orly, ce qui pose le problème de l'utilisation de ce futur aéroport. Si l'on admet que les longs courriers partiront de Roissy-en-France, une collecte devra être faite des passagers des moyens courriers qui devront rejoindre Roissy-en-France dans un délai raisonnable. La liaison entre Orly et Roissy-en-France est donc prioritaire.

L'avenir de la construction aéronautique est un problème important lié à l'avenir de *Concorde*. Lorsque Air France et la compagnie britannique auront mis *Concorde* en service, un mouvement devrait se produire chez leurs concurrents, car il existe manifestement, les enquêtes l'ont démontré, un certain engouement pour cet avion. Il faudra être prêts à le livrer dans des délais raisonnables et avec un financement approprié. Par conséquent, il est nécessaire de fixer, dès maintenant, une cadence minimale de construction.

Dix avions *Mercure* seulement ont été commandés par Air Inter. Il semble que les commandes s'arrêteront là. On voit difficilement Air Inter exploiter cet appareil, car s'il n'en existe que dix exemplaires, il coûtera fort cher de changer une poignée de porte. C'est dommage, car c'est un bon avion, mais on ne peut faire supporter aux compagnies aériennes les erreurs qui ont été faites dans les choix.

Votre commission, je l'ai dit tout à l'heure, a insisté particulièrement sur les moyens de financement ; elle a également souhaité qu'une cellule soit étudiée pour habiller le moteur de dix tonnes de poussée en construction à la S.N.E.C.M.A. Après avoir formulé de nombreuses critiques sur la politique qui a été suivie depuis dix ans en ce domaine, votre commission a décidé de donner un avis conforme au budget qui vous est présenté. (*Applaudissements.*)

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

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Etant obligé de quitter prématurément la séance ce matin, je voudrais poser à M. le ministre une simple question.

La crise énergétique qui sévit actuellement, et qui s'accroît, a amené un certain nombre de compagnies étrangères, et même des Etats, à prendre des dispositions pour économiser le kérosène, par exemple la réduction de la vitesse des avions, voire la suppression de certaines dessertes.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, ce que vous envisagez en ce domaine.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, si vous me le permettez je répondrai tout de suite à M. Coudé du Foresto.

Nous nous préoccupons, bien sûr, des répercussions de la crise énergétique sur les transports, notamment les transports aériens. Il est assez remarquable de constater que la consommation de pétrole par les avions des lignes françaises ne représente que 1,6 p. 100 de la consommation totale d'énergie dans ce domaine en France. Il ne faut donc pas espérer de miracles de ce côté-là.

La compagnie Air France envisage de supprimer certaines escales. Nous examinons la possibilité d'alléger certains vols et surtout de gagner du temps au décollage en faisant attendre les avions moins longtemps en bout de piste. Les études sur ce sujet se poursuivent et je ne manquerai pas, d'une façon ou d'une autre, monsieur le rapporteur général, de vous informer de leurs résultats dès que nous serons arrivés à des conclusions plus précises.

L'excellent travail accompli par vos rapporteurs, M. Fortier et M. Pams, va grandement me faciliter la tâche. Ainsi pourrai-je m'en tenir aux grandes lignes de ce budget de l'aviation civile dont je mesure, non sans fierté, l'importance comme l'intérêt qu'il suscite dans l'opinion. Je vous entretiendrai successivement des programmes de construction aéronautique, des aérodromes et du service de la navigation aérienne mais, chemin faisant, j'essaierai de répondre aux principales questions posées par les rapporteurs dans leur exposé à la tribune.

Pour la construction aéronautique, vous aurez noté que les crédits sont passés de 1.299 millions de francs cette année à 1.081 millions de francs pour le budget que nous vous proposons. Mais il n'en faudrait point conclure à un relâchement de nos efforts ou à un abandon de nos ambitions dans ce domaine. Simplement, certains programmes passent de la phase du développement à celle de la construction en série et requièrent, de ce fait, un moindre effort de la puissance publique.

Au premier rang vient naturellement *Concorde* pour lequel nous vous demandons 700 millions de francs. Nous aurons dépensé dans cette entreprise, s'agissant de la part française, quelque 6.708 millions de francs à la fin de l'année en cours. Mais le succès technique est là — on l'a déjà dit — puisque notre supersonique, à pleine charge, a traversé l'Atlantique de Washington à Paris en 3 heures 33 minutes et est arrivé au-dessus d'Orly avec une réserve de carburant qui aurait permis de le dérouter, par exemple, sur Toulouse. Il est le seul avion au monde capable d'une telle performance.

Pour répondre à M. Fortier je dirai que, sans modifications profondes, dont il n'est pas question pour le moment, le rayon d'action du modèle actuel pourrait être légèrement accru, ce qui rendrait *Concorde* plus attrayant.

Toutefois, comme chacun le sait, et comme on l'a déjà dit par deux fois à cette tribune, la réussite commerciale n'a pas encore accompagné la réussite technique. Cinq *Concorde* ont été commandés par la British Airways, quatre par Air France, la Chine a pris trois options, l'Iran deux. Obtiendrons-nous mieux ? J'ose répondre par l'affirmative. La situation du marché, traduite par des enquêtes d'opinion, l'accueil réservé au prototype aux Etats-Unis, l'attrait de l'avion sur la clientèle lorsqu'il sera en service d'ici à deux ans, permettent de justifier cette réponse optimiste.

Si nous supposons néanmoins qu'un tel délai puisse s'écouler avant le début effectif des ventes, on voit devant quel problème nous sommes placés, celui des cadences de production que M. Pams a parfaitement résumé : à construire trop vite, nous en serions embarrassés ; à construire trop lentement, nous n'aurions pas les moyens, le moment venu, de satisfaire les acheteurs. A cet égard, aucune décision n'est prise. Nous avons demandé à un ingénieur général de procéder à une enquête très complète sur la situation actuelle de *Concorde*. Il devrait nous remettre son rapport sous quelques jours. Alors pourra être arrêtée la position du Gouvernement français dont nous aurons ensuite à débattre avec nos partenaires britanniques.

Pour *Concorde* de même que pour les autres avions dont je vais parler, la grande affaire est désormais la commercialisation. Elle nécessitera l'aide de la puissance publique. A cet égard, des études sont en cours avec les services du ministère des

finances. Elles s'orientent dans trois directions et rencontrent une difficulté particulière : sans un système de crédit, éventuellement d'un crédit-bail, toute vente serait malaisée. Il nous faut, en premier lieu, définir des délais concurrentiels. En second lieu, nous devons garantir, au moins dans une certaine mesure, nos constructeurs contre les variations des changes. Enfin, troisième direction, la garantie doit jouer aussi contre la dérive des prix née de l'inflation.

Ces trois problèmes, déjà malaisés à résoudre dans le cadre national deviennent — c'est la difficulté particulière que j'évoque — d'une rare complexité dans le cadre d'une coopération internationale puisque les conditions de vente doivent être équilibrées entre les pays coopérants.

C'est précisément le cas de l'*Airbus*. Il s'agit d'ailleurs d'un bon avion qui a été construit en un temps record selon une procédure qui demeurera exemplaire pour la coopération aéronautique en Europe. Le coût total de son développement se sera monté à 4.400 millions de francs. La part française — 42 p. 100 — se chiffrera, à la fin de l'année, à 1.412 millions de francs. Nous vous demandons 225 millions de francs pour 1974 afin d'adapter l'avion aux diverses exigences du marché en construisant des versions dérivées destinées aux compagnies Air France, Lufthansa et Iberia. A ce jour, treize *Airbus* sont vendus et nous avons enregistré vingt-deux options. Un contrat pour un avion est en négociation finale avec la S.A.T.A., charter suisse ; la Sterling Airways, charter danois, maintient son intention de commander trois avions.

Mercury, quant à lui, est un avion aux performances brillantes. Je voudrais éclairer brièvement le Sénat sur les problèmes qu'il pose. En premier lieu, nous avons écarté sa transformation en moyen-courrier — version 200 A, B ou C — en raison de l'importance des changements à y apporter et des incertitudes concernant les moteurs de ce nouveau modèle. Toutefois, nous avons inscrit au budget un crédit d'études permettant de tracer les premiers plans d'un nouvel avion que, par commodité, nous dénommons *super Mercury* ; celui-ci pourrait être équipé du moteur de dix tonnes développé actuellement par la S.N.E.C.M.A. ; il serait, non le concurrent des moyens-courriers actuels, mais plutôt leur successeur. Quant au court-courrier en fabrication, je suis convaincu que, peu à peu affiné, il donnera les meilleurs résultats sur les lignes intérieures, et pas seulement en France.

A cette occasion, on peut légitimement se poser le problème d'*Air Inter* qui a commandé ces avions et qui constate des retards à la livraison. Je pense que la question pourra être réglée d'une façon à peu près satisfaisante pour *Air Inter* et le trafic intérieur français.

En attendant que les *Mercury* commandés soient livrés, la compagnie pourra disposer d'un D. C. 8 mis à sa disposition par la compagnie U. T. A. et d'une *Caravelle III* mise à sa disposition par la S. N. I. A. S. En outre, *Air Inter* devrait pouvoir récupérer des *Caravelle* d'*Air France* qui sont actuellement en service aux Antilles.

Enfin, il n'est pas exclu qu'*Air Inter* puisse bénéficier du service de l'*Airbus* de démonstration, ce qui n'est pas sans poser, je le reconnais, quelques problèmes.

Quant au *Mystère 30-40* du même constructeur que *Mercury*, il a fait son premier vol à l'occasion du dernier salon du Bourget et il est actuellement en cours de modification dans les ateliers de l'industriel. L'aide de l'Etat pour la poursuite du développement et la production en série n'est pas encore décidée. Elle devra être précédée d'une analyse satisfaisante du marché possible, ce qui est la sagesse même. Un crédit de 150 millions de francs — je réponds à M. Fortier — a été gelé au F. A. C. dans cette éventualité.

L'hélicoptère SA 365, pour lequel un crédit de 11 millions de francs a été prévu, doit, en commun avec l'hélicoptère SA 369, déjà lancé et soutenu par l'Etat, prendre la relève des *Alouette III* qui ont eu un succès magnifique. Equipé de moteurs Arriel de Turbomeca, ce nouveau bimoteur sera parfaitement adapté au marché civil.

Enfin, je dirai un mot du moteur de dix tonnes que développent en commun la S.N.E.C.M.A. et General Electric. La construction de ce moteur suppose de notre part un effort considérable de technique et de gestion industrielle. Il s'agit d'une opération selon nous très importante puisque l'industrie des moteurs en France n'est pas au niveau que nous souhaiterions et qu'ainsi nous pourrions accomplir des progrès dans ce domaine. C'est pourquoi nous demandons à ce titre l'inscription d'un crédit de 80 millions de francs en 1974.

Cette entreprise nous rappelle qu'aujourd'hui il nous est difficile d'agir sans travailler en coopération avec d'autres pays. Trois nations européennes ont une position solide dans l'industrie aéronautique : la Grande-Bretagne avec 200.000 personnes environ, la France avec plus de 100.000, l'Allemagne fédérale avec quelque 50.000. La coopération est déjà engagée puisque *Concorde* est franco-britannique et *Airbus* essentiellement franco-allemand. Mais nous pensons que, dans la situation actuelle de concurrence,

cette coopération européenne doit être resserrée. Des contacts ont lieu à ce sujet entre les responsables au niveau des administrations et des gouvernements et leurs conversations explorent trois directions.

Tout d'abord, nous pensons — comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans une autre enceinte — que tout programme civil nouveau devrait être précédé d'une concertation approfondie afin que désormais les avions européens ne se concurrencent pas entre eux.

Ensuite, il nous paraît nécessaire — je le répète également — que les gouvernements invitent, par les moyens appropriés, leurs compagnies à se tourner en priorité vers les constructeurs européens.

Enfin, s'agissant des structures actuelles des industries aéronautiques en Europe, la France estime que, plutôt que de se lancer dans d'heureux regroupements, la sagesse commande de rendre plus rationnelle et plus efficace la coopération à propos de laquelle nous avons déjà une bonne expérience.

Mais nul doute que si nous voulons tenir face à la puissante industrie américaine et coopérer sur un pied d'égalité, aujourd'hui et plus encore demain, avec elle, nous devons nous mieux organiser entre nous au niveau de l'industrie européenne.

N'allons pas plus vite ni plus loin pour le moment en fait de coopération. Je le dis en réponse aux questions de M. Fortier. Le fonds de développement ne nous semble pas une idée suffisamment mûrie et l'agence de certification européenne n'apparaît pas aujourd'hui comme une nécessité. Nous préférons, au moins dans un premier temps — et c'est en cours — élaborer des règles communes de certification. Les choses avancent bien dans ce domaine.

Quant à la négociation multilatérale des droits de trafic au plan européen, la suggestion est intéressante et des conversations sont engagées au niveau des experts français, anglais et allemands ; mais, en raison de la souveraineté des Etats, la règle qui, en l'espèce, ne défavorise pas la France reste la négociation bilatérale.

Puisque les transports aériens se développent et se multiplient dans les années qui viennent, il nous faut des aérodromes.

Ils sont à la fois objet d'amour et de répulsion. Chacun voudrait avoir à sa porte la ligne aérienne qui lui permettrait de parcourir le monde, mais nul n'accepte qu'un avion au décollage survole sa maison. Que faire ? Je le dis, au risque de choquer : de nouveaux aérodromes s'implanteront chaque année. Je le dis, prenant le risque d'être en désaccord avec M. le président de votre commission des finances : ces aérodromes ne seront point éloignés des villes. En effet, lorsqu'on aura mis trois heures et demie pour franchir l'Atlantique il serait inacceptable de perdre plus d'une heure pour se rendre du lieu d'atterrissage au centre de la ville, et plus encore lorsqu'on aura mis trois quarts d'heure pour aller de Lyon à Paris. L'aérodrome rejeté dans les lointains, ce serait en tout cas la condamnation des lignes intérieures. De plus, je crois que pour notre pays ce serait une illusion ; en raison de la concentration urbaine, à mesure qu'on s'éloignerait d'une grande ville, on se rapprocherait des faubourgs d'une autre agglomération.

Si l'on veut bien considérer ces propositions comme une donnée du problème, il nous faut maintenant appliquer notre esprit — c'est le corollaire — à atténuer les nuisances nées du voisinage des aérodromes. La diminution du bruit à la source — affaire importante — est plus avancée qu'on ne le dit parfois. Il suffit d'entendre successivement une *Caravelle*, un *Boeing 747* et l'*Airbus* pour apprécier le chemin parcouru en une dizaine d'années. A Roissy et, dans une moindre mesure, à Orly, des aides sont accordées aux riverains. Elles paraissent sans doute insuffisantes, mais je demande qu'on reconnaisse qu'elles n'existaient pas il y a moins d'un an, que rien de comparable ne se trouve dans les législations étrangères et que le système arrêté par les textes de février et mars 1973 pourra sans doute être amélioré à l'usage.

De plus, avertis par l'expérience, nous avons désormais interdit toute construction — je le précise, monsieur Pams — dans les zones de bruit autour des nouveaux aérodromes. Je mesure bien qu'il faudra une réelle détermination pour tenir cette position car l'aéroport, créateur d'emplois, exerce une grande attirance et voit de véritables villes s'édifier à ses limites.

Pour rassurer toutefois M. Pams, je lui dirai que les zones de bruit ne sont pas intangibles et que l'on peut toujours les modifier compte tenu du trafic. Mais il était nécessaire, me semble-t-il, de prendre une circulaire très sévère. Il conviendra peut-être, dans certains cas, de l'amender au stade de l'application.

Après ces considérations générales, je rappellerai ce que nous avons prévu pour les bases au budget 1974. En métropole, 293,2 millions de francs sont inscrits, contre 230,7 cette année.

Notre effort portera sur Lyon-Satolas, destiné à devenir un véritable aéroport international ; sur Nice, dont la superficie sera doublée en gagnant sur la mer ; sur Marseille, où sera poursuivi l'aménagement progressif de la plate-forme. Des améliorations importantes sont également prévues à Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

Quant à l'aéroport Charles-de-Gaulle sis à Roissy-en-France, les crédits d'équipement y afférents ne sont pas inscrits à mon budget, mais à celui des charges communes : cent millions de francs de dotation en capital sont prévus pour 1974. Cet aéroport sera ouvert le 13 mars 1974, exactement au jour dit et son coût aura été maintenu à l'intérieur de l'enveloppe financière prévue, à la réserve d'une très modeste dérive des prix de quelque 2 p. 100 par an, ce qui — on en conviendra — est un exploit à porter au crédit des dirigeants de l'aéroport de Paris.

Certes, cet équipement de l'aéroport de Roissy entraîne des efforts financiers importants et mon ministère entretient des conversations très étroites et très suivies à ce sujet avec le service des finances pour essayer d'assainir la situation de cet établissement public.

Quant aux liaisons avec la capitale et, secondairement, avec Orly, elles ont été pour moi un grave sujet de préoccupation lors de mon arrivée au ministère. Je ne dis pas que tout soit résolu à cet égard, mais je pense, ainsi que l'a exposé notre rapporteur spécial, que nous avons paré au plus pressé avec la bretelle B. 3 et la liaison par voie ferrée.

Outre-mer, nous achèverons l'équipement de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre pour la réception des gros porteurs Boeing 747. Ces avions devant desservir l'océan Indien à partir de 1975, nous compléterons l'effort que nous avons déjà engagé à Djibouti et la Réunion. Quant au nouvel aéroport de Moroni, les travaux que nous y poursuivons permettront sa mise en service en 1974. Au total, pour l'outre-mer, nos crédits se montent à 55 millions de francs contre 48.250.000 francs cette année.

Enfin, nous sommes bien conscients que l'aviation dite de « troisième niveau », qui est en plein développement, connaîtra une expansion accrue. Aussi, pour les aérodromes d'intérêt régional, dont l'équipement a subi un retard certain depuis le début du VI^e Plan, ce budget amorce un effort de redressement qui devrait encore être accentué dans les prochaines années. Vous trouverez 37 millions de francs de crédits déconcentrés sur ce chapitre, contre 26,5 cette année.

D'importants moyens doivent être réservés à la navigation aérienne, c'est-à-dire aux services qui assurent l'écoulement, dans les meilleures conditions de sécurité, du trafic aérien.

La situation géographique de notre pays lui impose des obligations particulièrement lourdes dans le domaine de la circulation aérienne. En effet, 50 p. 100 environ de la charge du contrôle aérien français est constituée de survols n'intéressant pas nos aéroports ; d'autre part, les croisements de flux de trafic au-dessus de la France lui font ressentir avant les autres pays européens et plus qu'eux les problèmes posés par l'accroissement du trafic.

Le contrôle de la navigation aérienne a connu au début de l'année une grave crise. Des officiers contrôleurs de la circulation aérienne ont cru devoir cesser leur service en violation de la loi de 1964 qui constitue leur statut. Des sanctions allant jusqu'à la révocation ont été prises. Une certaine tension s'en est suivie entre ces personnels et l'administration.

A mon arrivée au ministère en avril, j'ai trouvé cette situation et j'ai pensé qu'il fallait essayer de la détendre. Nous avons renoué le dialogue ; j'ai reçu le syndicat qui était à l'origine de la grève, y compris certains de ses membres qui n'appartenaient plus à la fonction publique. Avec ce syndicat et les autres, les contacts désormais sont fréquents au niveau de mon cabinet.

Des mesures d'apaisement ont été prises avec l'atténuation de certaines sanctions — je réponds à M. Pams. Mais il nous a semblé qu'il fallait aussi apporter à nos interlocuteurs des éléments plus positifs. C'est pourquoi, après une discussion avec tous les syndicats, nous avons relevé les primes dans des proportions convenables avec effet du 1^{er} janvier dernier. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons, en votant ce budget, de créer 240 emplois supplémentaires d'officiers contrôleurs, soit 12 p. 100 d'augmentation sur l'effectif actuel, car nous pensons que leur charge de travail est lourde et risque de s'accroître encore.

Quant à l'avenir, j'ai déjà eu l'occasion de dire que je n'avais jamais fermé les portes de l'espoir. Je voudrais parvenir, en accord avec les intéressés, à mettre sur pied un organisme régulier de concertation. La discussion est engagée sur ce sujet. Je souhaite qu'elle aboutisse au plus tôt et, d'après les dernières indications que j'ai recueillies, la discussion progresse favorablement.

L'accroissement du trafic exige non seulement des effectifs plus importants, mais des matériels plus perfectionnés. La couverture radar du territoire est complétée ou renforcée. Les

centres de contrôle se dotent d'ordinateurs qui, à la fois, allègent la tâche des hommes et renforcent la sécurité. Nous vous demandons 123 millions de francs contre 106 cette année.

Monsieur le rapporteur, vous avez, à cette occasion, dans votre exposé, évoqué la délicate question des deux espaces : l'espace civil et l'espace militaire. La création de la délégation à l'espace aérien avait été constituée pour résoudre ce problème. Sans doute cet organisme nouveau n'a-t-il pas encore pris toute la dimension souhaitable. C'est une question que le Gouvernement étudie actuellement et à laquelle il souhaite apporter une solution d'ensemble étant donné les besoins croissants de l'aviation.

Enfin, je réponds d'un mot aux questions concernant le regroupement des services du ministère des transports. Il est vrai que nous envisageons de regrouper l'ensemble des services du ministère des transports, sauf ceux de la marine marchande, en un seul lieu qui serait le quai de la Rapée.

Vous savez qu'il existe tout un programme de rééquilibrage de Paris à l'est et il est difficile, même si l'on a l'impression de sortir ainsi du quartier des ministères, de refuser d'y participer ; nous avons d'ailleurs un crédit d'études au budget à cet effet. Il faudra naturellement, et même avec beaucoup de détermination, de très longues années encore pour aboutir complètement.

En attendant, le secrétariat général à l'aviation civile est assurément mal installé et beaucoup trop dispersé. Nous souhaitons regrouper au moins une partie de ses services dans un immeuble à la périphérie sud de Paris. Un petit problème fiscal se pose actuellement à nous, mais nous essayons de le faire régler par les spécialistes de la fiscalité.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, ce budget de l'aviation civile présenté dans un raccourci synthétique, mais complet et sincère. Il permet, me semble-t-il, d'assurer dans des conditions convenables la gestion quotidienne tout en étant, avec les grands programmes aéronautiques, tourné vers l'avenir et résolument ambitieux. Il appellera sans doute vos critiques sur certains points et nous y serons attentifs. Mais il devrait, au total, mériter votre large approbation. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le marathon qui nous est imposé à l'occasion de la discussion et du vote de la loi de finances ne nous permet pas, dans le temps qui nous est imparti, de traiter dans le détail les problèmes qui mettent en cause l'avenir économique de toute une région. Permettez-moi, mes chers collègues, de protester contre des méthodes de travail qui m'empêchent, en ce qui me concerne, de faire face normalement à mes obligations parlementaires.

M. André Aubry. Très bien !

M. André Méric. La situation de l'industrie aéronautique est, en effet, alarmante. Le 27 août dernier, le bureau des établissements de l'Aérospatiale m'adressait une lettre où il était indiqué notamment :

« Au cours de la dernière réunion d'information au bureau du comité central d'entreprise, élargie aux responsables syndicaux, le président Ziegler a informé nos représentants à cet organisme de la convocation, le 5 septembre 1973, d'un conseil d'administration qui devra prendre d'importantes décisions sur nos programmes de fabrication et, plus spécialement, sur la production du *Corvette*, dont l'avenir de la commercialisation paraît tout particulièrement assuré. Du plan pessimiste présenté par le directeur des programmes de la S. N. I. A. S., il découlerait pour 1974 une suppression d'emplois pouvant atteindre 3.000 salariés. Cette situation, qui provoquerait des transferts de charge entre usines, ne serait pas, de toute manière, sans incidence sur le plan régional. »

À la vérité, mes chers collègues, la mévente de *Concorde* et de l'*Airbus*, associée à l'abandon inexplicable de la fabrication de *Caravelle XII*, crée une situation grave dans le secteur avions de la S. N. I. A. S. et des sociétés sous-traitantes : la vente de l'*Airbus* ne couvre pas la production pour l'année 1974 ; le passage de la cadence huit à la cadence six de *Concorde* entraîne une baisse des charges de travail correspondant à la suppression de plus de 2.000 emplois ; le bureau d'études de Toulouse est occupé seulement à 20 p. 100 de son potentiel et, à la fin de l'année en cours, les charges de travail seront presque nulles.

Seules des études nouvelles de diversification des programmes en cours permettraient de maintenir les effectifs actuels. Or aucun engagement sérieux n'est en cours sur les versions de l'*Airbus* militaire pas plus que pour *Corvette 200* qui, dans sa version allongée, se heurte à l'hostilité du Gouvernement.

Enfin, l'avion *Stol* à décollage court n'obtient pas, lui non plus, le feu vert des pouvoirs publics.

Sur le plan des études de l'ensemble de la société, il faut noter que la disparition du groupe de Courbevoie ne lui permet plus de disposer d'un des éléments de recherche fondamentale indispensable pour toute pré-étude.

M. André Aubry. Absolument !

M. André Méric. Les bureaux d'études de la région parisienne et celui de l'ex-société Nord-Aviation devront réduire d'un tiers les heures d'études si aucun projet ne débouche d'ici à la fin de l'année.

Telle est la situation dramatique de l'Aérospatiale, et notamment à Toulouse, au moment où — tout le monde le sait — l'industrie américaine couvre 91,5 p. 100 des besoins de l'Europe, se livre à une concurrence effrénée, et où cette suprématie a été favorisée par l'inflation, les dévaluations successives du dollar ayant diminué de plus de 25 p. 100 les prix des matériels américains par rapport aux prix français.

Mais, comble de l'ironie, alors qu'en Europe n'existe aucune demande de garantie des crédits, ni de mesure douanière pour limiter l'importation du matériel américain, les Etats-Unis imposent une taxe de 5 p. 100 à l'entrée des matériels européens sur leur territoire !

M. Serge Boucheny. Et le Gouvernement ne fait rien !

M. André Méric. Mais en se limitant à ces causes pour justifier le marasme actuel, on ne pose pas en réalité le véritable problème qui réside uniquement dans l'absence de continuité dans la politique aéronautique civile.

En juin dernier, à cette même tribune, j'ai rappelé comment le constructeur américain Douglas avait dominé, dès 1965, avec le D. C. 9 le marché européen, les responsables français n'ayant systématiquement pas voulu prendre en considération les évolutions souhaitées par les utilisateurs de *Caravelle*.

Les responsables d'une telle incompétence ne sont certainement pas les travailleurs ni les parlementaires qui, dès 1961, venaient à cette tribune attirer l'attention du Gouvernement sur l'indispensable nécessité de donner à *Caravelle* une suite évolutive qui lui permette de dominer le marché.

Dans le court laps de temps dont je dispose, il ne m'est pas possible — et je le regrette — de répondre aux critiques dont *Concorde* et *Airbus* font l'objet et à propos desquelles, monsieur le ministre — si j'en crois la presse — vous ne dépenseriez pas un sou pour répondre aux attaques dirigées contre *Concorde* notamment.

Permettez-moi de déplorer votre mutisme, car si la rentabilité de cet appareil n'a pu être assurée selon les normes capitalistes — ce qui reste à démontrer — le supersonique n'en représente pas moins le témoignage d'une technique avancée appliquée dans un domaine difficile.

Par ailleurs, les hésitations gouvernementales n'ont pas permis le lancement du programme *Airbus* au meilleur moment, malgré l'intérêt évident qu'il y avait à construire un avion gros porteur.

Le marché du matériel en aéronautique n'est pas un marché ordinaire. C'est pourquoi, le 19 juin dernier, à la tribune du Sénat, j'ai déclaré :

« Pour aider à sa commercialisation, il serait utile que les gouvernements anglais et français permettent aux compagnies aériennes, en raison de leurs difficultés, de s'acquitter de l'achat de *Concorde* sur plus de huit années.

« Cette intervention se traduirait, sans nul doute, dans l'immediat, par une augmentation des commandes fermes et un accroissement du plan de charges de l'industrie aéronautique, car, contrairement aux affirmations des détracteurs politiques, l'avenir de *Concorde* est moins sombre qu'ils ne le prétendent ».

Monsieur le ministre, j'ai eu le plaisir de lire le 21 juillet 1973 dans le journal *Le Monde* : « Le Gouvernement prépare une série de mesures en faveur de l'industrie aéronautique qui visent tout autant la réorganisation de la plus grande des entreprises de construction d'avions la Société nationale industrielle aérospatiale — nous reviendrons sur ce problème dans un instant — que des aides financières à la production et surtout la commercialisation des principaux programmes en cours, notamment le *Concorde*, le Trésor public prenant à sa charge la différence entre le prix de revient et le prix de vente aux acheteurs ». Nous nous félicitons de cette décision que nous avions préconisée avant le Gouvernement.

Le 17 août, nous avons été informés, toujours par la presse, que M. Valéry Giscard d'Estaing avait décidé de créer un système de crédit-bail pour les avions civils, système permettant d'abaisser les taux de prêts consentis de plusieurs points. Dans le même communiqué ministériel, il était indiqué que ce mécanisme répondait à trois préoccupations : faciliter la modernisation de la flotte des compagnies aériennes, en mettant à leur disposition un mode de financement adapté — la capacité d'endettement en capital est, en effet, réduite, alors que les recettes brutes d'exploitation croissent rapidement — améliorer les conditions d'exploitation des appareils long et moyen courriers, grâce aux réduc-

tions sensibles des prêts financiers; rétablir les conditions d'égalité dans la concurrence pour les constructeurs qui ne disposaient pas jusqu'à présent, en France, de possibilités de financement analogues à celles qui existaient depuis fort longtemps ailleurs. Puis, ce fut le silence jusqu'à vos déclarations du 12 novembre, monsieur le ministre. Nous apprenions que le Gouvernement disposerait avant la fin de ce mois d'un rapport rédigé par M. l'ingénieur général René Bloch, document qui permettra de fixer, avec la Grande-Bretagne, la cadence de production en série de l'avion de transport supersonique.

Vous avez indiqué également que la commercialisation de *Concorde* était l'affaire des industriels et non des gouvernements. Il faut que les constructeurs s'organisent mieux, coopèrent et fassent preuve de plus d'imagination. Le Gouvernement français, quant à lui, est décidé à les aider, notamment par le crédit-bail.

M. Yves Guena, ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Méric. Je vous en prie.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Mes propos ont été mal rapportés. J'ai dit que la commercialisation des avions, et pas seulement celle de *Concorde*, était d'abord de la responsabilité des industriels.

M. André Méric. Cela ne change rien au problème, nous allons le démontrer.

Vos propos laissent entendre également que les dirigeants de la société aérospatiale envisagent désormais le problème de la commercialisation de l'avion, non plus selon le rythme de la production, mais en fonction des ventes espérées.

Vos déclarations, monsieur le ministre, m'amènent à formuler trois observations. Tout d'abord, je constate que nous restons dans l'incertitude, les chances de survie du programme *Concorde* étant déterminées par les conclusions du rapport de M. l'ingénieur général Bloch, dont je ne doute pas des compétences. Nul n'ignore par ailleurs aujourd'hui la situation difficile des compagnies de transport aérien. Pour 1974, contrairement à ce que l'on dit, les perspectives sont peu encourageantes, notamment en raison de la hausse considérable du prix du carburant. Dès lors, demander plus d'imagination aux industriels pour développer les ventes de *Concorde* et d'*Airbus* implique la connaissance des conditions du crédit-bail, c'est-à-dire des véritables intentions gouvernementales quant à la commercialisation de ces appareils.

La presse nous a appris hier que « les banquiers et les organismes de crédit en France préparent la formule de crédit-bail qui sera proposée prochainement aux clients étrangers de l'industrie aéronautique, sur les suggestions du ministère des finances ». Nous souhaitons vivement que les constructeurs aéronautiques français aient la possibilité d'offrir des garanties aussi intéressantes que leurs rivaux américains et soviétiques pour assurer le succès de leurs ventes. Il importe donc que ces intentions soient traduites en actes et rendues publiques dans les délais les plus brefs, si l'on veut développer l'imagination des industriels.

Enfin limiter la construction aux ventes espérées, cela nécessite une explication précise. La construction sera-t-elle limitée aux ventes actuellement espérées ou à celles qui pourraient intervenir après la commercialisation de *Concorde*? La première hypothèse semble vouloir indiquer que les dirigeants de la S. N. I. A. S. acceptent l'éventualité de licenciements massifs. La seconde hypothèse me paraît être celle de la compréhension et de la sagesse. Nous ne saurions oublier notamment que le sénateur Goldwater après sa visite au salon aéronautique du Bourget indiquait dans un rapport au président Richard Nixon : « Nous serons finalement obligés d'acheter les supersoniques européens ou d'en fabriquer ». C'est dire que la commercialisation de *Concorde* assurera son succès.

Nous sommes nombreux à considérer que la France et la Grande-Bretagne ont à l'occasion de cette construction aéronautique franchi une étape considérable dans le domaine de la technologie et il serait grave pour l'avenir de l'aéronautique non seulement de notre pays, mais aussi de l'Europe d'abandonner le marché du supersonique pour permettre aux constructeurs américains de le dominer dans quelques années.

Les propositions budgétaires que vous soumettez à notre approbation ne contiennent aucune mesure susceptible d'apporter des améliorations fort sensibles à une situation aussi critique : rien n'est prévu pour la diversification des productions actuelles, peu de chose pour les différentes versions de l'*Airbus*, rien pour les études d'un super *Concorde*, rien pour le lancement de la

tranche de 17 à 22 *Concorde* sérieusement engagée et qui fournit les dernières charges de travail aux ateliers Saint-Eloi de la S. N. I. A. S. à Toulouse, peu de crédits pour le moteur de 10 tonnes de la S. N. E. C. M. A., aucun crédit pour l'aide au démarrage de la commercialisation.

La presse d'hier nous a informés de la décision du Gouvernement tendant à consentir une nouvelle assistance financière à l'aérospatiale. Nous approuvons très volontiers cette initiative mais nous considérons que cette intervention, devenue d'ailleurs indispensable, doit être accompagnée de la recherche de charges de travail en attendant la commercialisation de *Concorde* et d'*Airbus* et votre politique devrait, dans ce domaine, tenir compte de l'évolution constante du marché de l'aéronautique et des difficultés rencontrées par les compagnies de transports aériens.

Actuellement, le ralentissement du trafic aérien par rapport à l'évolution prévue pour la décennie retarde la commercialisation des gros porteurs et entraîne les compagnies, pour l'utilisation des moyen-courriers, à augmenter le nombre des départs plutôt que le nombre des personnes transportées par vol, ce qui laisse une place importante à l'aviation de 110 ou 140 places.

Déjà les avionneurs américains, notamment Douglas, ont pris en compte cette récente évolution des besoins de compagnies. Ce constructeur américain mène actuellement une campagne de vente intensive en Europe pour promouvoir son avion D. C. 9-50. Déjà, la Suisse, avec la Swissair, vient de commander 10 appareils et Douglas entrevoit de bonnes perspectives de vente, en particulier en Scandinavie avec S. A. S., en Hollande avec K. L. M., en Autriche avec Austria, en Yougoslavie avec la Jat et la plupart de ces utilisateurs, monsieur le ministre, sont des clients de *Caravelle*.

Mais quel type d'avion est donc ce D. C. 9-50 ? La comparaison avec les principales caractéristiques des *Caravelle XII* est édifiante. A peu de choses près la même envergure, la même longueur, le poids au décollage et le nombre de sièges favorables à *Caravelle XII*, le même rayon d'action, environ 2.000 kilomètres, les moteurs « Pratt et Whitney » sur les deux appareils. Le D. C. 9-50 coûte plus cher que *Caravelle XII*, à francs constants et compte tenu de la dévaluation du dollar. Alors, pourquoi les compagnies achètent-elles le D. C. 9-50 qui n'a jamais volé puisqu'il est encore sur plan ? La raison en est simple : la fabrication de *Caravelle XII*, dont douze exemplaires sont en exploitation, est interrompue. Nous ne croyons pas qu'une telle incohérence puisse se poursuivre et c'est pourquoi, avant de faire un royal cadeau à l'industrie aéronautique américaine, il paraît utile de lancer immédiatement une campagne de promotion *Caravelle XII* auprès des compagnies européennes. Si cette dernière s'avérait favorable, il serait indispensable de relancer la construction de cet avion dont personne n'ignore les qualités, dont chacun sait qu'il peut subir des améliorations et des modernisations pour maintenir sa compétitivité.

Le 26 juillet dernier, la presse nous informait d'une éventuelle réorganisation de la S. N. I. A. S. « Cette entreprise nationale, nous disait-on, régie actuellement par un conseil d'administration présidé par M. Henri Ziegler, pourrait être transformée en société anonyme régie par la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales. »

Monsieur le ministre, il s'agit là d'une menace de dénationalisation. Nous ne saurions l'accepter et nous la combattons. La menace se précise puisque le nouveau directeur général de l'Aérospatiale, M. Charles Cristofini, bien qu'il se soit refusé à dévoiler au cours d'une récente conférence de presse les nouvelles structures de la société, adoptées par le conseil d'administration, a confirmé toutefois qu'il deviendrait président du directoire de la nouvelle société.

Nous osons espérer que la parcellisation des charges de travail de cette entreprise, voulue par le ministère des armées, ne mettra pas en cause le principe de la nationalisation. Dans le cas contraire, nous serions aux côtés des travailleurs pour assurer son maintien.

Monsieur le ministre, nous sommes très nombreux aujourd'hui à considérer que la Générale aéronautique Marcel Dassault ne doit pas avoir le monopole exclusif de la construction des avions militaires. Récemment, un périodique rappelait que : « En quinze ans, 83 p. 100 des crédits de l'industrie aérospatiale sont allés au secteur militaire, c'est-à-dire à l'avionneur Marcel Dassault, ce qui représente la construction de 58 bombardiers *Mirage IV* de la force de dissuasion, 800 *Mirage III*, *Mirage V*, *Super-Mystère*, *Jaguar*, *Etendard*, *Alizé*, *Atlantic* de l'armée de mer et de l'aéronavale, 85 *Mirage F 1*, 100 *Super-Etendard*, 132 *Alpha-Jet*, 1.300 différents types de *Mirage* vendus à la Colombie, au Pérou, à la Libye, à la Belgique, au Venezuela, à l'Afrique du Sud, à Israël. Tout cela, c'est Marcel Dassault ».

Le paradoxe est de taille. C'est le groupe privé Marcel Dassault qui bénéficie des commandes militaires, celles dont les débouchés et les bénéfices sont sûrs et c'est la société nationa-

lisée qui affronte, avec ses productions civiles : *Concorde*, *Airbus*, etc., une concurrence impitoyable qui met son existence en danger et son personnel en péril.

Nous considérons que ce monopole doit prendre fin car la Générale aéronautique Marcel Dassault prétend construire des avions de transports civils, le Gouvernement lui attribue des crédits pour les études et lui donne également son aide pour préparer la conversion de ses fabrications.

J'en trouve la preuve dans le rapport de la Cour des comptes qui est édifiant à ce sujet. J'apprends que : « Aux termes d'un protocole signé le 9 avril 1969, l'Etat s'est engagé à verser à la société Dassault une avance sur crédit budgétaire représentant 80 p. 100 des dépenses de mise au point du *Mercur*. Cette avance est consentie sans intérêt et son remboursement échelonné en fonction de la vente des appareils, suppose la vente de quatre cent cinquante *Mercur* ! Aux dires des magistrats de la Cour des comptes, le 1^{er} avril 1972, est intervenue une modification, regrettable, disent-ils, à la procédure de remboursement initiale. Aux termes du protocole d'avril 1969 « toute vente d'avion donne lieu au versement d'une redevance à l'Etat ». L'avenant n° 1, dénoncé par la Cour des comptes, prévoit en revanche, que le premier versement, mes chers collègues, n'interviendra qu'à partir du quarante-cinquième avion vendu. « En vertu de cette avance, lit-on dans le rapport de la Cour des comptes, la Générale aéronautique Marcel-Dassault a été dispensée de verser à l'Etat 4.500.000 francs sur les premiers *Mercur* achetés par la compagnie Air Inter. Sans doute le total des sommes à rembourser n'est-il que différé mais les chances pour l'Etat de percevoir une redevance dépendant du succès des ventes étaient plus fortes pour les avions de la tranche un à quarante-cinq que pour ceux des tranches suivantes ».

Ces observations sont d'autant plus fondées, on le reconnaissait tout à l'heure à cette tribune, lorsqu'on sait que plus de deux ans après le premier vol du *Mercur*, à Bordeaux-Mérignac, cet appareil n'a été commandé qu'à dix exemplaires pour l'unique compagnie Air-Inter. Et tant que l'on n'aura pas atteint la vente des quarante-cinq premiers appareils, la Générale aéronautique Marcel Dassault ne remboursera rien !

Vous conviendrez avec moi qu'en l'occurrence on s'explique mal la générosité du gouvernement français. Je pose la question : en vertu des accords intervenus, quand la Générale aéronautique Marcel Dassault remboursera-t-elle les avances de l'Etat ?

En raison des événements du début de l'année, le groupe socialiste du Sénat s'est intéressé aux différents problèmes qui intéressent les contrôleurs du trafic aérien. Nous tenons à dénoncer une fois encore les insuffisances de la loi de 1964 qui ne permet pas notamment d'engager une procédure susceptible de résoudre les éventuels conflits et ne donne en réalité aucune garantie en matière de concertation ou de médiation pour tout conflit potentiel.

Nous constatons que les propositions de compromis venant des contrôleurs ont été rejetées systématiquement depuis 1970. Nous constatons également le non-respect des engagements pris par le ministre de tutelle après la reprise du travail le 20 mars dernier.

Après la grève du 20 au 24 février, les sanctions appliquées par le Gouvernement semblent avoir été prises uniquement pour démanteler une organisation syndicale dynamique, sans nul doute gênante, en posant les problèmes professionnels au niveau « théorique » des décisions.

Le groupe socialiste sollicite solennellement la levée immédiate des sanctions. En effet, la révocation des militants syndicaux responsables — président du syndicat, ancien président, secrétaire, notamment — le retrait des primes, les exclusions temporaires entraînant la non-éligibilité aux commissions paritaires — il fallait le faire ! — les révocations, n'ont pas empêché cette organisation syndicale aux élections du 27 juin dernier d'obtenir 726 voix, soit 54 p. 100 des suffrages exprimés, soit 75 p. 100 des contrôleurs actifs.

Ce nouvel exemple démontre que la sanction ne saurait réduire la puissance de la revendication, puissante parce que justifiée.

Le groupe socialiste considère, en outre, que les mesures que vous avez préconisées n'amélioreront pas dans l'immédiat les conditions d'emploi : le recrutement supplémentaire de contrôleurs, que vous avez annoncé tout à l'heure se heurte, en effet, au manque de moyens de formation et les augmentations de primes ne satisfont pas les revendications d'ordre indiciaire émises par le personnel.

Quant à l'organisme de concertation que vous entendez mettre en place, il ne peut se justifier, dans le climat actuel, que dans la mesure où il devient un moyen paritaire de médiation et d'arbitrage.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que le groupe socialiste m'avait prié de faire à cette tribune. (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et de la gauche démocratique.*)

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

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien, composante de l'économie nationale, ne peut être examiné en lui-même, spécifiquement, mais en étroite liaison avec la construction aéronautique et comme moyen nécessaire au développement économique, social, et au développement des échanges touristiques.

Le développement du transport aérien, réalité que personne ne peut nier, a connu depuis la seconde guerre mondiale un essor spectaculaire, tant du point de vue de sa capacité que du développement des sciences et des techniques.

Il peut s'inscrire dans le secteur de pointe de l'économie, notamment par l'utilisation de l'électronique et des méthodes modernes de gestion. D'une manière générale, on peut affirmer que son rythme d'expansion est très important. C'est ainsi qu'en 1972, par rapport à 1971, la compagnie nationale Air France fait état d'une augmentation de 23,9 p. 100 des passagers-kilomètres transportés, compte non tenu, il est vrai, de quatre semaines d'arrêt des vols, en février et mars 1971, à la suite du lock-out du personnel navigant technique, lock-out dont le Gouvernement et les compagnies aériennes portent l'entière responsabilité.

Sur la même base, les tonnes-kilomètres transportées ont augmenté de 23 p. 100.

Pouvons-nous affirmer pour autant que le transport aérien répond aux besoins de la nation ? Nous ne pouvons répondre que par la négative.

Il convient d'avoir à l'esprit que de 4 à 5 p. 100 seulement de la population française prend l'avion. Ce simple élément prouve à l'évidence que la notion d'intérêt national, et par voie de conséquence de service public, est inexistante. Pourquoi une telle situation ?

Il est évident que ce secteur est soumis à la loi de la recherche maximale du profit et que la notion d'intérêt national ou de service public lui est sacrifiée.

Ainsi, depuis des années, la compagnie nationale Air France est l'objet de la privatisation de ses activités.

Nous pouvons ainsi noter : la cession du réseau africain, en 1963, à l'U. T. A. ; la fusion de l'U. A. T. et de la T. A. I., derrière laquelle se profilent les banques Lazard et Mirabeau ; la création d'Air Inter sur la base d'un travail de défrichage par la compagnie nationale et avec l'aide de celle-ci ; la répartition du réseau mondial entre Air France et l'U. T. A., au bénéfice d'U. T. A., et le dernier protocole entre Air France et l'U. T. A., signé dans le bureau du ministre des transports du précédent gouvernement, est significatif de cette orientation : la part belle est faite à l'U. T. A., en particulier sur le Pacifique, où elle a obtenu des droits de trafic à Tokyo au détriment d'Air France.

Il en est de même pour les discussions en cours pour le renouvellement du protocole entre Air France et Air Inter, qui vise pratiquement à écarter, sauf sur Nice et la Corse, la compagnie nationale du transport aérien métropolitain.

La création du comité des transporteurs aériens français (C. T. A. F.), où chacune des trois compagnies : Air France, U. T. A. et Air Inter siège avec les mêmes droits, est un élément supplémentaire de la mainmise des intérêts privés sur le transport aérien français.

Enfin, l'ouverture de l'aéroport de Roissy-en-France confirme l'accélération de la privatisation d'une partie de ses activités par la création de filiales où les capitalistes français et étrangers, notamment américains, s'implantent confortablement.

D'une manière générale, le développement du transport aérien français peut être qualifié d'anarchique.

Il existe deux grandes compagnies internationales, Air France et U. T. A., une compagnie intérieure, Air Inter, dont les visées expansionnistes au sein du Marché commun — les discussions actuelles au conseil des ministres de la C. E. E. pour inscrire le transport aérien dans le traité de Rome le montrent — sont évidentes, afin de déborder des frontières et de devenir une compagnie européenne.

Ajoutons qu'il existe soixante-sept compagnies dites de troisième niveau assurant le transport, à la demande, des passagers et du fret.

La création de ces compagnies de troisième niveau, dont les autorisations d'exploitation sont généreusement accordées par le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, n'est pas spontanée, elle est la conséquence de ce développement anarchique. Telle est, du moins, l'apparence des choses.

En fait, des puissances financières sont en train d'opérer, sous votre bienveillante tutelle, des regroupements, soit par voie d'accords de coopération technique et commerciale, soit par voie d'absorption pure et simple.

Le marché, notamment pour ce qui concerne les lignes régulières régionales et interrégionales, c'est-à-dire le troisième niveau proprement dit, tend de plus en plus à être partagé entre une

quinzaine de sociétés regroupées, pour le moment, au sein de l'A. T. A. R., où de puissants intérêts s'affrontent, qui n'ont rien à voir avec l'intérêt national. Ces intérêts dictent leur loi au troisième niveau et, par-delà, à la compagnie nationale.

Certaines ont passé des accords, soit avec Air France, pour des liaisons entre des métropoles régionales européennes, soit avec Air Inter, comme Rousseau Aviation, qui fait partie du groupe Touraine Air Transport.

Il en est ainsi du « contrat-cadre » qu'Air France a signé avec l'A. T. A. R., et plus précisément avec Air Alpes et Touraine Air Transport.

Je voudrais à ce sujet, monsieur le ministre, vous poser quatre questions.

A quelles conditions techniques et financières de tels contrats sont-ils conclus entre la compagnie nationale et les compagnies du troisième niveau, membres de l'A. T. A. R., ou d'autres sociétés, telle Europe Falcon Service, que ces contrats soient passés sous forme d'affrètement pur et simple, sous forme d'exploitation à compte commun ou sous forme d'assistance commerciale ?

Dans quelles conditions de sécurité fonctionnent ces compagnies du troisième niveau ? On peut se demander en effet, à voir la croissance rapide de certaines d'entre elles, comme le groupe Touraine Air Transport, qui emploie d'ores et déjà près de 150 pilotes, si la sécurité des passagers n'est pas sacrifiée à la rentabilité des capitaux ? Cette question me paraît d'autant plus d'actualité que cette société a connu plusieurs incidents et accidents qui semblent bien avoir pour origine des méthodes d'exploitation défectueuses.

Quelles sanctions prenez-vous à l'égard de sociétés, maquillées ou non aux couleurs d'Air France, qui, enfreignant les règles de sécurité, mettent en jeu la vie des passagers et celle des tiers au sol ?

Bien entendu, les affrètements autorisés par votre ministère ne se limitent pas aux compagnies du troisième niveau. La tendance de plus en plus marquée, non seulement d'Air France, mais aussi de l'U. T. A. et d'Air Inter, est de recourir à l'affrètement d'avions de compagnies étrangères.

Discrètement inaugurée dans le domaine du fret — à l'époque, le transport du fret, non rentable à Air France, le devenait par le miracle de l'affrètement — cette politique s'étend maintenant au transport des passagers. Son objectif est clair : augmenter les profits en soustrayant la composition des équipages, l'entretien du matériel, les conditions de travail aux normes utilisées en France et qui sont le produit des luttes organisées du personnel navigant et du personnel au sol.

Quelle action votre Gouvernement compte-t-il entreprendre pour interdire de telles pratiques, dont le résultat est de priver le personnel des compagnies françaises d'une partie de leur potentiel de travail et l'économie de notre pays d'une partie de ses ressources ?

Quatrième question : l'Etat vient de dénoncer la convention passée avec Air Inter, convention qui expire au 31 décembre de cette année et aux termes de laquelle cette compagnie pouvait exercer un droit de préemption sur toute ligne que se proposait d'ouvrir une société du troisième niveau, et par quel texte cette convention va-t-elle être remplacée ? La clause que je viens de citer sera-t-elle maintenue ou, au contraire, un nouveau champ d'action va-t-il être livré à la concurrence et aux appétits des puissances financières telles que Dassault, Floirat, Fraissinet et autres, qui ont mis la main sur ce secteur de notre activité économique ?

La concurrence ainsi créée d'une façon volontaire dans le transport aérien français est créatrice de gâchis, gâchis économique par les moyens mis en œuvre et la dispersion de ceux-ci, gâchis de potentiel humain, intellectuel par les contradictions des intérêts capitalistes, dont nécessairement les travailleurs du transport aérien sont les victimes.

Le transport aérien français se trouve confronté à la crise du système capitaliste mondial. Cette crise, qui n'est pas conjoncturelle, mais structurelle, conduit, sous le couvert de la concurrence, les compagnies à une surcapacité.

Cette situation est la conséquence de l'anarchie du développement du transport aérien, dont nous venons de montrer quelques aspects, et de la politique des tarifs qui en découle.

Sur le plan mondial, les tarifs sont définis par l'Association des transporteurs aériens internationaux, où les Américains font la loi.

Sur le plan national, alors que le Gouvernement vient d'accorder une augmentation de 5 p. 100 des tarifs au 1^{er} avril — et Air Inter demandait 8 p. 100 — un aller et retour Paris—Marseille coûte, en classe économique, 544 francs. Peut-on parler dans ces conditions de démocratisation du transport aérien ?

Pourtant les besoins s'expriment et nous en voulons pour preuve la prolifération des compagnies charters utilisant des avions déjà amortis. Air France et l'U. T. A. ont créé leurs propres filiales charters et ce n'est pas sans raison.

Une autre politique du transport aérien est possible. Visant à sa démocratisation, elle permettrait, en lui donnant le caractère de service public, de définir les besoins et, partant, d'élaborer une politique de la construction aéronautique répondant à un développement diversifié du transport aérien conforme à l'intérêt national et s'appuyant sur une coopération internationale, tant du point de vue du transport que de la construction aéronautique, où les intérêts de la France seraient respectés.

Le transport aérien doit être accessible à de nouvelles couches de la population, les avions gros porteurs le permettent.

Le transport supersonique, quant à lui, est en passe de devenir une réalité. Il ouvre de nouvelles perspectives et, quoi qu'en disent ses détracteurs, peu soucieux de l'intérêt national, *Concorde* est une réussite technique.

Son exploitation est possible. C'est ainsi que la compagnie nationale Air France estime qu'elle peut transporter, dans sa première année d'utilisation, 100.000 passagers sur l'Amérique du Nord, 40.000 sur l'Asie et 10.000 sur l'Amérique du Sud, à des tarifs identiques ou légèrement supérieurs à ceux qui sont pratiqués en première classe des avions supersoniques.

Il existe donc une clientèle potentielle. Hormis l'attrait de la nouveauté suscité par cet avion, il n'est pas inintéressant de souligner que c'est le premier avion intercontinental des pays capitalistes qui ne soit pas de fabrication américaine, ce qui explique certainement les attaques dont il est l'objet.

Monsieur le ministre, sur ce point, qu'entendez-vous faire pour que la compagnie nationale Air France, qui a déjà passé commande de 4 *Concorde*, transforme ses options sur 4 autres en commandes fermes ?

Pour cela, il est nécessaire que la compagnie nationale obtienne du Gouvernement l'aide nécessaire.

En effet, ses investissements, tant au sol qu'en matériel volant exigent des sommes considérables, plus de 5 milliards de francs de 1973 à 1976.

Depuis trois ans, elle n'a reçu aucun prêt du Fonds de développement économique et social, elle est ainsi obligée d'emprunter sur le marché européen ou sur le marché américain, ce qui augmente ses charges financières et lui sert de prétexte pour justifier l'abandon de certaines activités au secteur privé.

En 1972, la compagnie nationale verse sur ses résultats 30 millions de francs de dividendes à l'Etat, alors que le lock-out des navigants en 1971 et l'application du plan Clément-Marot en 1973 ont coûté à Air France 280 millions de francs.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour permettre à Air France de bénéficier des prêts d'Etat et pour porter rapidement son capital social à 2 milliards de francs ?

La démocratisation du transport aérien nécessite le développement du transport de masse par des avions gros porteurs.

Force nous est de constater qu'en ce domaine la venue de l'*Airbus* est tardive. Cela dit, il y a loin entre les déclarations d'intention et la réalité. J'ai fait état des tarifs pratiqués et de la faible part de la population qui emprunte l'avion comme moyen de transport. Une politique de tarifs promotionnels devrait être pratiquée, avec audace et imagination. En ce moment, en plus haut lieu, on fait appel à l'imagination, permettez-moi de faire appel à la vôtre.

Monsieur le ministre, ne peut-on envisager une réduction des tarifs de 30 p. 100 pour les congés payés, comme à la S. N. C. F. et, sans exclusive, des tarifs spéciaux pour les organismes sociaux de tourisme sans but lucratif ?

Le développement du transport aérien ne peut être dissocié de la situation des travailleurs qui concourent, pour la part essentielle, à son expansion. La disparité des situations des travailleurs d'une compagnie à l'autre, à qualification égale, est intolérable.

Depuis longtemps les organisations syndicales se sont exprimées sur ce point.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous régler rapidement la mise sur pied, avec les syndicats concernés, d'un statut commun à l'ensemble des personnels du transport aérien français ?

Comme le prévoit le programme commun de la gauche, une autre politique du transport aérien est réalisable. Elle suppose un autre système politique, économique et social. Elle entend que ce moyen de transport ne soit plus placé sous la domination des monopoles capitalistes. Elle serait déterminée par la notion d'intérêt national et de service public.

Pour ce faire, une seule solution existe, c'est la nationalisation du transport aérien, transport régulier et à la demande, y compris les compagnies dites de troisième niveau, qui constituerait le régime juridique nécessaire.

La nationalisation du transport aérien, qui ne se traduirait pas obligatoirement par une seule compagnie, placerait sa rentabilité dans le cadre de l'économie nationale au lieu d'en faire uniquement un élément « microéconomique », ce qui est le cas actuellement.

Elle mettrait fin au gâchis constaté présentement, et, de ce fait, permettrait une meilleure utilisation des potentiels humains et techniques. Elle placerait la France en position plus favorable, aussi bien pour la coopération que pour la concurrence internationale. Elle renforcerait la position de la France au plan international et son développement économique et culturel.

J'en viens au budget de l'aviation civile proprement dit.

Lors de la discussion de ma question orale avec débat, qui a eu lieu le 19 juin dernier, sur la situation de l'industrie aéronautique, j'avais eu l'occasion de souligner l'insuffisance du budget du secrétariat général à l'aviation civile.

J'avais montré que l'effet cumulatif des retards enregistrés entre les objectifs du VI^e Plan et les réalisations effectuées irait en s'amplifiant « si une autre politique n'était pas mise en œuvre, tant au niveau des investissements qu'à celui de l'infrastructure et des équipements appropriés d'aide à la navigation ».

L'examen du projet de budget pour 1974 justifie les craintes alors exprimées.

Je n'ai malheureusement pas le temps de passer en revue l'ensemble des éléments que recèle ce budget et je le regrette. Les conditions de travail qui nous sont imposées ne nous permettent pas de participer à son élaboration et de pratiquer un réel contrôle de l'activité du Gouvernement.

Je voudrais néanmoins faire remarquer que, si cet accroissement est moins sensible qu'il y paraît dans les chiffres, d'une part le rythme d'augmentation de 1974 par rapport à 1973 est inférieur à celui du budget général, et, d'autre part, le glissement des prix et l'augmentation d'activité des services dissimulent le fait que cet accroissement ne correspond pas aux efforts fournis par le personnel.

En effet, les effectifs croissent de 11.203 agents en 1968 à 13.063 en 1974, y compris ceux de l'école nationale de l'aviation civile, soit 16 p. 100 d'augmentation, alors que le trafic aura doublé dans le même temps.

Ces chiffres, à eux seuls, sont probants. Ils démentent les propos tenus par M. Galley, lors du débat du 19 juin dernier, qui prétendait que « le Gouvernement n'exigeait pas des personnels une productivité telle que celle que j'avais dénoncée ».

A ce propos, monsieur le ministre, j'ai suivi les conseils que votre prédécesseur m'avait donnés. Je me suis rendu au centre de contrôle de la région Nord à Athis-Mons, en compagnie de mon ami Pierre Juquin, député de l'Essonne. Ce que j'y ai vu est encore bien pire que ce que je m'attendais à trouver : des difficultés sans nombre dues au manque de personnel, à la fiabilité insuffisante des équipements.

Les effectifs sont inférieurs aux postes budgétaires. Vous faites état, certes, dans votre projet de budget, de la création de 240 emplois budgétaires pour le corps des officiers contrôleurs.

M. le président. Monsieur Aubry, je me permets de vous faire observer que vous avez très largement dépassé votre temps de parole. Je vous demande donc de conclure.

M. André Aubry. Je vais conclure, monsieur le président.

Je reprends ma question. S'agit-il là du recrutement de 240 officiers contrôleurs, c'est-à-dire de l'augmentation réelle des effectifs, ou de « glissements » statutaires qui, pour intéressants qu'ils soient, ne régleraient pas le problème des effectifs ?

De toute façon, il n'y a pas lieu d'attendre, dans le court terme tout au moins, de grands effets de ces créations d'emplois budgétaires. Car ceux de ces personnels qui sortent de l'E. N. A. C. doivent acquérir « sur le tas » une formation d'une durée variant de trois à cinq ans avant d'être pleinement qualifiés pour les tâches qu'ils ont à accomplir.

A elles seules, ces considérations suffiraient à nous faire rejeter le projet de budget que vous nous présentez. Mais d'autres considérations justifient également notre vote négatif.

J'aurais voulu pouvoir vous poser un certain nombre d'autres questions. Malheureusement, les horaires qui nous sont imposés ne me permettent pas de le faire.

Je souhaiterais simplement, monsieur le ministre, que vous preniez le double engagement de répondre aux questions écrites que je vous poserai et qu'à la session de printemps nous puissions avoir un vrai débat sur la construction aéronautique et sur le transport aérien. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jean-François Pintat. Monsieur le président, mes chers collègues, après tout ce qui a été excellemment dit, aussi bien par les rapporteurs, MM. Fortier et Pams, que par vous-même, monsieur le ministre, je ne m'attarderai par longuement sur l'analyse de votre budget.

Je voudrais simplement étudier un certain nombre de points particuliers et tirer une certaine philosophie des transports aériens en général et de l'avenir de l'industrie aéronautique en particulier.

En ce qui concerne d'abord ce budget, je regrette, comme mes collègues, qu'il soit en stagnation par rapport à celui de 1973, tout en comprenant d'ailleurs les raisons.

Cependant, de toute façon, le budget de l'aviation civile sera assez dynamique pour donner une suite aux engagements de programmes prévus pour parachever le travail déjà entrepris et le mener jusqu'à la phase la plus délicate, qui est aussi — ne l'oublions pas — le but final : la commercialisation.

Il paraît évident, en effet, que l'avenir de nos programmes dépendra, en définitive, de celle-ci. La France, pas plus qu'aucun autre Etat européen, ne pourra se substituer aux compagnies aériennes pour acheter des Concorde ou des Airbus.

Tout au plus, peut-on regretter au passage la chute des crédits du chapitre « études, recherches, essais et développement de matériel ».

Vous nous proposez une diminution de dix millions de francs en crédits de paiement par rapport à l'année dernière, monsieur le ministre. Or ce secteur porte nos espoirs et le ferment de l'avenir. Nous aurions aimé faire plus.

Avec ce regret, nous nous bornerons là, dans l'étude théorique du budget, pour nous pencher sur l'analyse générale de la situation de l'aéronautique française.

Tout d'abord, dans notre flotte aérienne, il faudrait augmenter la part des courts et moyens-courriers par rapport aux long-courriers si l'on veut développer les transports aériens par une politique volontariste.

Dans cet esprit, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt l'accord récemment conclu entre Air France et Air Inter. Nous aimerions savoir quels sont les objectifs du Gouvernement en cette affaire et les perspectives attendues.

Une action volontariste dans ce domaine devrait permettre de réaliser une meilleure compétitivité. Les tarifs intérieurs des lignes américaines sont de loin inférieurs aux nôtres, nous l'avons tous vérifié.

Au moment de la mise en place de la régionalisation en France, il faut s'efforcer de favoriser au maximum, d'abord, les transports interrégionaux et, ensuite, les transports intra-européens.

Il y va de l'avenir de la construction européenne et de la possibilité de réaliser des ordres de grandeur de parcours à l'échelle du continent américain. J'y vois un mariage bénéfique du développement de l'idéal européen et de l'efficacité de nos « managers » européens.

Il faudra demander à Air France plus de souplesse dans l'utilisation de son monopole des liaisons internationales vis-à-vis des compagnies du troisième niveau, ainsi qu'une simplification des formalités dans le cadre du Marché commun.

Les formalités douanières, à cet égard, doivent être allégées, comme l'ont déjà fait nos amis allemands.

De même, et cela est valable pour nos lignes intérieures françaises, il faut s'efforcer d'améliorer les formalités d'arrivée et de départ sur les aéroports. Des économies de temps considérables peuvent ainsi être réalisées.

Des solutions révolutionnaires pourraient déjà être étudiées sur des lignes à grand trafic, comme Paris—Londres. On peut envisager, sur une telle ligne, de véritables autobus aériens, avec des départs toutes les dix minutes et le paiement direct du prix de la place aux hôtes de l'air durant le trajet.

Il ne s'agit pas de science-fiction car cela se pratique déjà aux Etats-Unis sur les lignes New York—Washington ou New York—Boston, par exemple.

Cette analyse nous amène également à souhaiter de meilleures dessertes entre tous nos aéroports et le centre de Paris ; vous y avez vous-même fait allusion tout à l'heure, monsieur le ministre.

A certaines heures, il me faut plus de temps pour aller d'Orly au Sénat que de Bordeaux à Paris. Nous avons amélioré un peu la situation pour Orly grâce à la liaison rail-bus, mais la rupture de charge à Orly rend la situation peu pratique. Pourquoi n'a-t-on pas poussé le « fer » jusqu'à Orly ?

Je voudrais être assuré que la même situation ne se renouvellera pas à Roissy. Il n'est pas sûr que l'autoroute B 3 desservira Roissy dès le début de la mise en service de l'aérodrome prévue pour le premier semestre 1974. Il faut donc également utiliser au maximum la desserte ferroviaire de Roissy.

Mais nous croyons savoir que celle-ci n'est prévue que pour la fin de l'année 1976. Que va-t-il se passer durant les deux premières années ?

L'importance de l'évacuation convenable des passagers de Roissy me paraît capitale ; sinon, on assistera à un freinage compréhensible du transfert des principaux vols des compagnies au départ ou à l'arrivée dans cet aéroport. On comprendrait alors la position d'Air France, par exemple car, si les compagnies sont prêtes à engager de fortes dépenses pour gagner du temps sur les longs trajets aériens — c'est la justification de *Concorde* — elles ne voudront pas faire repêcher ce précieux temps à leurs passagers en transports routiers.

J'aborderai maintenant quelques problèmes d'orientation générale en matière d'aviation civile. La France possède 58 long-courriers et 97 court et moyen-courriers, soit au total 155 appareils ; les Etats-Unis, eux, ont 892 long-courriers et 1.567 court et moyen-courriers, soit un total de 2.460 appareils.

Le parc français s'élève donc à environ 7 p. 200 du parc américain.

Il n'est qu'à étudier ces chiffres pour comprendre la situation où se trouve placée une industrie purement nationale française d'aviation.

La page du nationalisme que l'on peut regretter — je le comprends, car ce fut celle des pionniers et des initiatives exaltantes des précurseurs, des Blériot, Bréguet, Farman, etc. — est maintenant définitivement tournée.

Une solution européenne de nos problèmes aéronautiques s'impose donc. Le parc aérien européen est faible, comparé à celui des Etats-Unis. Avec 256 millions d'habitants, en face des 200 millions d'Américains, l'Europe ne peut aligner que 261 long-courriers contre 892 et 484 court et moyen-courriers contre 1.567 appareils américains de ces catégories soit, en tout, 745 appareils en face de 2.460. Le parc européen représente donc péniblement 30 p. 100 du parc américain.

Il ne faut plus lancer de programmes aériens nationaux sans qu'un accord intra-européen ait été conclu pour la fabrication et surtout pour la commercialisation future des appareils.

De plus, une véritable industrie européenne de l'aviation civile — dont nous souhaitons tous ardemment la naissance et le développement — ne sera crédible que dans la mesure où elle sera autonome à la fois pour la fabrication des moteurs et des équipements.

Or, à l'heure actuelle, tous les projets, je dis bien « tous les projets » européens, sont conçus avec des moteurs américains.

La S. N. E. C. M. A. vient de donner le bon exemple en étudiant le moteur de dix tonnes de poussée, à réaliser pour 1980 à partir d'un brevet de la *General Electric*. Il faut tout faire pour associer nos partenaires européens à cette réalisation puisque cette possibilité en a été réservée au cours des négociations entre la S. N. E. C. M. A. et la *General Electric*.

Cet accord me paraît vital pour la sauvegarde future d'une industrie européenne de l'aviation et, par là-même, d'une industrie nationale française. Tout doit être fait, monsieur le ministre, pour élargir cet accord.

Au moment où va s'engager un marchandage d'ensemble sur la construction européenne, à Copenhague — ce dont je me réjouis — aux côtés d'une monnaie européenne, d'une défense commune européenne, d'une usine européenne de séparation isotopique de l'uranium et de tous les projets européens en cours, la construction de ce moteur européen peut être incluse dans les négociations d'ensemble et constituer un élément d'échange important.

Dans le même domaine, la crédibilité de l'industrie européenne de l'aviation civile passe par l'autonomie de fabrication de tous les équipements. En disant cela, je pense même aux équipements « critiques ». Pour la navigation de *Concorde*, par exemple, n'oublions pas que les plateformes à inertie viennent encore des Etats-Unis.

Enfin, je voudrais tirer du programme de réalisation des différents avions commerciaux en service, quelques enseignements pour l'avenir.

En France, entre le lancement de l'appareil et la première commande, il s'est écoulé trente et un mois pour *Caravelle*, trente-cinq mois pour *Mercurie* et trente mois pour *Airbus*, alors que ce délai se réduit à zéro pour les appareils américains en service.

De même, les délais de temps entre le premier vol et la certification d'un appareil sont bien plus élevés en France qu'aux Etats-Unis : quarante-six mois pour *Caravelle*, trente-deux mois pour *Mercurie* et seize mois pour *Airbus* alors qu'aux Etats-Unis il a fallu sept mois pour le *Boeing 737*, neuf mois pour le *D. C. 9*, dix mois pour le *Boeing 747* et onze mois pour le *D. C. 10*.

Cette situation n'est pas due à nos techniciens qui, de l'avis général, sont parmi les plus éminents et les plus distingués, mais provient de l'étroitesse de nos budgets. Ces retards n'incombent pas non plus aux services du ministère — je le dis tout de suite, monsieur le ministre — mais résultent de l'étroitesse du support national de cinquante millions d'habitants.

Nos budgets prévoient successivement, et il ne peut en être autrement, des crédits pour les prototypes, puis, bien plus tard, des crédits de développement qui ne peuvent pas matériellement être accordés simultanément. Les délais sont trop longs. Le marché évolue, le trafic change. On peut admettre ces délais dans le domaine militaire où les contraintes de l'Etat sont moins grandes, mais certes pas dans le domaine civil où les besoins évoluent bien plus rapidement et où la concurrence rend la présence immédiate sur le marché indispensable.

En conséquence, là aussi la nécessité d'une politique européenne de l'aviation civile éclate à l'évidence. Dans ce domaine, comme dans presque tous les secteurs économiques d'ailleurs, les pays européens sont condamnés à s'entendre rapidement s'ils veulent conserver leur indépendance et même l'existence d'industries d'avant-garde.

Dans les conditions actuelles, votre projet de budget est le meilleur possible, monsieur le ministre, et nous le voterons. Mais nous vous faisons confiance pour une double mission dans l'avenir qui consistera d'abord, sur le plan de la construction des appareils commerciaux, à jouer à plein votre rôle de coordination pour concentrer notre effort, à éviter les doubles programmes et à maintenir ainsi le plan de charge de l'aviation française ; ensuite à multiplier les contacts avec nos voisins pour aboutir à la création d'un organisme de regroupement européen, avec échanges réguliers d'informations, entre les divers services responsables de l'aviation dans les pays de l'Europe occidentale.

La concurrence internationale devient de plus en plus âpre, avec les fluctuations du dollar, l'aide sélective du crédit des banques américaines à leurs constructeurs, la barrière des 5 p. 100, à l'importation aux Etats-Unis dont il a été parlé tout à l'heure. Vous avez heureusement mis en place une contre-attaque en prévoyant des possibilités de crédit-bail et de location pour le *Concorde* sur lesquelles d'ailleurs nous aimerions avoir quelques précisions supplémentaires.

Mais il faut avant tout commercialiser les appareils actuellement en fabrication et effectuer la mise au point des études de marché nécessaires dans l'immédiat. L'industrie aéronautique française fait déjà honneur à la science française. Mais nous sommes à un virage difficile. Il est essentiel de pouvoir continuer dans la voie que nous nous sommes tracée afin de garder bien prospère cette industrie d'avant-garde qui est le signe d'une grande nation industrielle. Ce ne sera pas commode, la voie est très étroite.

Je suis persuadé que dans les prochaines négociations vous saurez, monsieur le ministre, donner à l'industrie aéronautique française la place qui doit être la sienne dans le cadre européen, seul cadre possible pour assurer sa survie dans l'avenir.

Vous avez là une action efficace à mener et très attendue par tous les responsables politiques et économiques de notre pays. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

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

M. Jean Filippi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'aurai pas besoin du secours de la tribune pour formuler très brièvement deux suggestions, l'une au niveau départemental, l'autre au niveau national et pourquoi pas mondial.

D'abord la Corse : depuis cette année le trafic aérien est pratiquement partagé entre Air France et Air Inter. Nous ne nous plaignons pas de cette dualité, mais j'ai deux remarques à vous présenter.

La première, c'est qu'actuellement Air France va surtout à Ajaccio et Air Inter à Bastia. Or cette dernière ville, la plus importante de Corse par le nombre d'habitants et par l'activité, souffre d'un certain complexe d'infériorité vis-à-vis de Ajaccio non pas à cause de Napoléon, mais à cause de la préfecture (*Sourires*), à telle enseigne qu'avait été demandée une bi-départementalisation. Il conviendrait, même si cela doit créer quelques inconvénients pour chacune des compagnies, d'envisager dans un avenir pas trop éloigné un certain partage entre Ajaccio et Bastia.

Ma deuxième remarque, toujours sur le plan corse, c'est que nous préférerions la prépondérance, même faible, d'Air France, car la Corse a une vocation touristique internationale et Air France, seule, est une compagnie internationale.

A cet égard, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, à quel moment les pistes de Bastia pourront être prolongées — ce n'est qu'une question de date, la décision est prise — de manière à permettre aux grands avions d'atterrir. Ainsi

l'aérodrome de Bastia-Poretta pourrait devenir, non seulement un lieu de transit, mais peut-être une plaque tournante du tourisme international.

J'ai déjà fait remarquer à un certain nombre de vos prédécesseurs qu'il y avait quelque paradoxe sur le plan national — et pourquoi pas mondial — à ce qu'en 1973 on puisse prendre un billet d'avion, retenir une place, ne pas utiliser celle-ci et ne pas pour autant perdre un centime. Cet état de choses est dû à une volonté qui avait sa raison d'être aux débuts de l'aviation. Aujourd'hui, il n'en est plus de même.

Si j'en crois les chiffres qui m'ont été donnés, il y a quatre millions de passagers. On peut facilement compter 10 p. 100 de déchet. Le prix moyen du voyage étant 20.000 francs, cela représente tout de même une perte de 80 millions de francs par an qui seraient bien placés dans les comptes de chacune des deux compagnies nationalisées. U.T.A. en profiterait à titre privé. La situation est tellement évidente aux yeux des compagnies qu'elles font ce que l'on appelle du « surbooking », c'est-à-dire qu'elles louent plus de places qu'elles n'en possèdent en réalité. Souvent cela n'empêche pas l'avion d'être incomplet, mais, dans d'autres cas, il arrive que des personnes qui ont effectivement retenu leur place ne peuvent l'occuper, et entre les sacrifiés le choix est difficile. Vos prédécesseurs m'ont toujours approuvé, mais aucun n'a rien fait. Je pense qu'il doit exister une difficulté, mais je ne sais pas laquelle.

Sur le plan international, vous me direz que cela ne me regarde pas, mais Air France possède tout de même des lignes internationales sur lesquelles elle pourrait bénéficier de l'application d'une règle analogue à celle qui s'applique aux chemins de fer, à savoir que le passager perd 10 p. 100 du prix de sa place s'il ne prend pas son train. Je crois qu'aucune compagnie n'ose, comme moi, vous faire semblable proposition parce qu'elle a peur d'être considérée comme un mauvais commerçant et d'avoir à subir une concurrence supplémentaire de la part des autres compagnies. Mais ce qui est valable pour la France me paraît l'être ailleurs.

Sans plus insister sur le plan mondial, je vous demande, monsieur le ministre, de rechercher pour quelle raison, jusqu'à présent, vos prédécesseurs n'ont pas pu suivre au plan national une suggestion qui leur semblait valable. Bien entendu, si j'avais à choisir entre la solution de ma suggestion corse et la solution de ma suggestion mondiale, je préférerais la corse. (*Sourires.*)

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Edouard Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens à dire que mon intervention, ce matin, aura un caractère personnel. Et cependant, elle aurait pu valablement être présentée par la commission des finances.

Monsieur le ministre, un décret du 23 novembre est paru au *Journal officiel* d'hier qui provoque une très grande émotion dans tout l'Ouest de la région parisienne. Je vous avais posé brièvement une question en commission. Qui aurait pu soupçonner, après la réponse que vous m'aviez faite, que votre décision serait prise avec cette brusquerie et sans consultation des élus, de quelque opinion qu'ils soient, ce que je tiens à préciser ?

Je ne vais pas refaire ici l'analyse, ni l'historique du projet qui soulève l'émotion dont je parle et qui concerne le « réaménagement », avez-vous dit — j'aime bien la formule, mais je n'en partage pas le sens — de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Pourquoi ce projet a-t-il depuis de longs mois soulevé une telle émotion ? Parce que l'enquête d'utilité publique a été irrégulièrement conduite. Les avis préalables sont incomplets. Aucun organisme de la ville nouvelle n'a été consulté. Aucune autorité responsable du centre nucléaire de Saclay — cela est très grave — n'a été appelée à émettre un avis. La publicité de la procédure d'enquête, on vous l'a rappelé à plusieurs reprises, a été entachée d'irrégularités nombreuses. Je ne veux pas y insister.

Une large fraction de la population de la région s'est nettement prononcée contre le projet : 15.000 pétitions ont été déposées à la préfecture de Versailles. Une association de défense des riverains, qui groupe des milliers d'adhérents et qui s'appelle l'A. D. R. A. T. a été constituée. Le dossier d'enquête du mois de juin 1972 a recueilli environ 6.000 observations de la part des riverains opposés à ce projet. Le syndicat communal de la ville nouvelle rejette le projet d'extension de Toussus-le-Noble. Comment après ce bref rappel s'étonner que depuis deux ans des milliers de personnes accompagnées de maires, de conseillers généraux et d'élus, sans distinction d'opinion, aient manifesté à plusieurs reprises contre ce projet ?

Je dois rappeler très rapidement les raisons pour lesquelles celui-ci est inacceptable, indéfendable devrais-je dire.

D'abord, le projet d'extension de l'aéroport de Toussus-le-Noble est en contradiction flagrante avec le schéma directeur de la région parisienne et notamment avec les plans directeurs d'urbanisme intercommunaux. Ceux-ci ont été inspirés par le souci de conserver à toute la région concernée la nature, et de faciliter l'existence d'une zone de loisirs, de détente, à caractère résidentiel.

Le projet est incompatible avec la présence de centres de soins pour enfants cardiaques et inadaptés qui ont été justement installés là.

Il est incompatible avec l'existence de laboratoires de recherche de haute précision que le Gouvernement a voulu installer là.

Il est incompatible avec l'implantation de la zone à urbaniser qui se développe dans le cadre de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, que le Gouvernement nous a imposée, contre notre volonté.

Il est en contradiction avec le plan directeur d'urbanisme intercommunal 77 B qui précise que la création d'un grand aéroport entraînerait inmanquablement l'existence d'une zone de nuisances en opposition flagrante avec les vœux des auteurs du Plan. Ses auteurs ont souhaité préserver un ensemble de sites exceptionnels en édictant un certain nombre de mesures propres à garantir aux habitants le caractère agreste de la région qu'ils ont choisie. C'est ainsi qu'il ont assigné un objectif prioritaire au développement de la région considérée en souhaitant protéger la zone verte qui la caractérise.

Le Plan se veut conservatoire pour le respect des paysages et du boisement. Il a donc pour but évident de maintenir intacte une zone de loisirs à vocation résidentielle, ainsi que je le rappelais il y a un instant. On ne conçoit pas que le trafic résultant de la présence d'un aéroport agrandi soit compatible avec l'environnement souhaité.

Qui a écrit cela ? Mais l'administration elle-même, monsieur le ministre.

Je voudrais tout de même que, dans ce pays, l'administration fasse preuve d'une certaine logique, ce qui n'est pas le cas. Cet aérodrome à vocation européenne est irréaliste sur le plan des conditions de vol puisque, situé au sud-ouest de Paris, il oblige les avions venant du nord et de l'est à survoler la région parisienne pour aller prendre leur axe d'atterrissage à la verticale du Petit-Clamart.

Vous pourriez nous dire : « Vous critiquez, mais vous n'avez rien proposé, rien demandé ». Mais si ! Nous avons proposé, nous avons demandé, d'une part, que l'implantation d'un aéroport d'affaires soit faite à une plus grande distance de Paris, qu'une voie de liaison rapide — autoroute ou aérotrain — entre cet aérodrome et Paris soit créée ; que l'aérodrome de Toussus-le-Noble ne subisse pas de transformation ; qu'il soit interdit d'augmenter le nombre ou la longueur des pistes sans enquête publique préalable ; que l'aérodrome soit fermé la nuit ; que les pistes soient interdites à tous les avions commerciaux, fret et passagers, y compris, dans l'avenir, aux appareils commerciaux à décollage court.

De tout cela, on n'a pas voulu tenir compte. Quand vous nous dites, monsieur le ministre — là, je suis stupéfait — que vous allez interdire toutes nouvelles constructions de logements autour des aérodromes, je crois rêver, puisque, dans le même temps, vous créez un aérodrome à la porte d'une ville nouvelle, qui prétend attirer plusieurs centaines de milliers d'habitants, ville nouvelle que nous ne voulions pas et que le Gouvernement nous a imposée contre notre volonté. Soyez tout de même logique.

Par ailleurs, quelle garantie nous donnez-vous ? Vous nous donnez une garantie de ministre. Je l'ai été souvent, vous passerez comme nous avons passé. Le jour où cet aérodrome aura été créé, pensez-vous que votre successeur se croira tenu de ne pas procéder à une extension ? Pour ma part, je connais nombre de projets que j'ai vu naître lorsque j'étais ministre et qui ont été par la suite bafoués, déchirés, abandonnés. Je n'ai donc pas de raison d'avoir beaucoup plus de confiance dans les promesses qui me sont faites aujourd'hui.

De plus, n'est-il pas paradoxal de nous demander, dans les jours qui viennent, le vote d'une taxe parafiscale — dont la commission des finances a d'ailleurs discuté longuement pour des raisons que M. le rapporteur général vous indiquera — en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains d'Orly et de Roissy-en-France ? Il s'agirait, en effet, de faire payer un franc par passager embarqué en direction d'un aéroport français et trois francs aux voyageurs qui embarqueraient pour une autre destination.

C'est précisément au moment où vous nous demandez d'autoriser le prélèvement d'une taxe pour lutter contre les nuisances créées par les aérodromes existants que vous décidez de « réaménager » un aérodrome — pour reprendre votre

terme, que je conteste, monsieur le ministre — qui va justement aggraver les pollutions et les nuisances. Il faudra probablement, dans quelque temps, payer une taxe spéciale pour ces nuisances et ces pollutions que le Gouvernement va créer.

Je vous pose également une question, et je sais que sur ce point M. Pujade partage mon avis. Je crois savoir en effet que le ministre de l'environnement n'est pas d'accord avec les projets actuels. Comment pouvez-vous prétendre défendre l'environnement quand vous créez autour de Paris une ceinture d'aérodromes ? C'est une question sur laquelle j'aimerais bien obtenir une réponse formelle et unanime du Gouvernement.

Si vous me dites que M. Pujade est d'accord avec vous, je lui demanderai de me le préciser formellement devant cette assemblée. Tant qu'il ne me l'aura pas affirmé, je tiendrai compte de ce qu'il m'a dit personnellement.

Le choix de l'implantation géographique est également très discutable. Un aérodrome — c'est une vérité d'évidence — doit toujours être installé dans un lieu facilement accessible. Or, l'accès à Toussus-le-Noble est difficile, voire, à certaines heures du jour, très difficile. On a fait calculer précisément qu'à certains moments de la journée il fallait une heure ou une heure et demie pour s'y rendre. On ne peut donc même pas justifier ce choix par la rapidité des liaisons.

Monsieur le ministre, je crois que vous faites une erreur, que j'ai souvent dénoncée : le facteur dont il faut tenir compte dans les implantations urbaines et *a fortiori* dans les implantations d'aérodromes, ce n'est pas la distance kilométrique, c'est la vitesse de circulation. Or, actuellement, vous allez plus vite — notre collègue M. Pintat vient de le dire excellemment — de Paris à Bordeaux ou de Paris à Nice quand vous êtes dans l'avion, que de Paris-centre à Paris-Orly.

On veut commettre la même erreur que celle qui fut faite avec Orly, erreur qui m'avait incité à demander la création d'une liaison ferroviaire rapide. En effet, j'avais prévu que le boulevard périphérique comme l'autoroute seraient encombrés et qu'il faudrait, pour relier Paris-centre à Paris-Orly, faire des dépenses considérables sur l'autoroute, dépenses qui ont dû être faites et qu'on aurait peut-être évitées si l'on avait réalisé la liaison ferroviaire entre Paris et Orly.

Or, je me permets de rappeler que non seulement j'avais établi le projet de cette liaison, mais que j'en avais même inauguré les travaux, qui ont été immédiatement abandonnés quand j'ai quitté le ministère. Telle est la raison pour laquelle je suis sceptique sur les engagements ministériels.

On ne parle pas non plus — ce sera pourtant le cas pour l'aérodrome que vous aménagez là — de l'impossibilité de trouver des taxis à certaines heures, du refus de certains chauffeurs de charger les clients pour les aérodromes ; encore n'évoquerai-je pas les surtaxes exigées pour aller de Paris-centre aux aérodromes par taxi.

J'avancerai un dernier argument, qui ne semble nullement avoir retenu l'attention de vos services malgré les innombrables observations et demandes qui vous ont été adressées : c'est celui de la proximité du domaine de Versailles et du château, haut lieu de notre histoire et joyau inestimable. N'oublions pas, si nous voulons nous placer à un point de vue purement commercial, que c'est un des lieux les plus visités. Versailles reçoit des millions de touristes par an. Quand on a posé la question à vos fonctionnaires, ils ont levé les bras au ciel, en disant qu'on ne pouvait pas tout prévoir ! Justement, le rôle de l'Etat, c'est de tout prévoir.

Que se passerait-il si un accident comme celui de Goussainville venait à se produire au-dessus du château de Versailles ? Bien entendu, ce seraient des morts, des blessés, hélas ! mais permettez-moi d'ajouter que ce serait la perte d'un capital irremplaçable pour la France.

Voyez-vous, au moment où vous sentez dans ce pays — chacun le reconnaît — une morosité, un mécontentement qui ne cessent de gagner, il n'est pas raisonnable de vouloir toujours aller à contre-courant de l'opinion et d'imposer sa volonté malgré tout, même à une opinion unanimement hostile. Nous ne pouvons plus accepter qu'une certaine technocratie ait toujours le dernier mot contre l'opinion de nos concitoyens et la demande formelle des élus sans distinction d'opinion. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. André Aubry. Je suis tout à fait d'accord.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je vais essayer de répondre à l'ensemble des questions qui m'ont été posées. Peut-être pourrais-je commencer par la dernière intervention.

Monsieur le président Bonnefous, je ne suis pas sûr que la décision qui vient d'être prise justifie la véhémence de votre intervention.

Si nous avons établi à Toussus-le-Noble un aéroport international, oui, je comprendrais et les choses se seraient déroulées autrement. Mais il ne s'agit nullement de cela. Il s'agit — je le répète, parce que c'est vrai — de l'aménagement d'un aérodrome qui existe déjà et que nous améliorons en nous entourant et, permettez-moi de vous le dire, en vous entourant de toutes les garanties.

Tout d'abord, on pourra toujours — l'administration écrit beaucoup, c'est un peu son rôle — trouver des rapports de l'administration divergents sur certains points ; cependant, je voudrais noter qu'avant de prendre cette décision nous avons fait des études très complètes. Par ailleurs, ce projet a été approuvé par un groupe de travail présidé par le préfet de la région parisienne qui ne s'est certainement pas mis en contradiction avec lui-même.

M. Edouard Bonnefous. Je regrette, mais je prétends que si. Il y a contradiction flagrante : faites-vous apporter les dossiers, monsieur le ministre.

M. Yves Guéna, ministre des transports. D'autre part, ce dossier a été soumis au Conseil d'Etat, dont on sait, monsieur le président, l'attention qu'il porte maintenant à toutes ces questions d'environnement. Or, le Conseil d'Etat, après un examen très approfondi, a donné son accord aux propositions que nous avons faites, propositions conformes aux engagements pris par le précédent gouvernement ; c'est d'ailleurs le Premier ministre lui-même, à la suite d'interventions nombreuses et naturellement justifiées, qui avait alors décidé que l'aéroport de Toussus-le-Noble conserverait sa vocation d'aéroport d'aviation d'affaires.

Il s'agit donc simplement d'aménager, de rendre plus sûre la piste actuelle et non de construire des pistes supplémentaires. C'est pourquoi le trafic restera limité à 180.000 mouvements par an, c'est-à-dire au trafic actuel. C'est pourquoi l'aérodrome ne pourra être utilisé que de six heures à vingt-trois heures trente par des avions de moins de douze tonnes, c'est-à-dire comprenant quinze places au maximum.

Je note naturellement, monsieur le président, toutes vos observations. Je comprends qu'étant l'élu de cette région vous ayez cette réaction, mais je crois que nous ne manquons à aucun de nos devoirs, qu'il s'agisse de la desserte de ces populations, de l'environnement ou de la tranquillité des populations de la région et de celles qui vont s'y installer, en faisant paraître ce décret.

Il était sur ma table depuis quelques jours. Je pouvais, monsieur le président, le faire sortir soit après la discussion de mon budget au Sénat, soit avant. Il m'aurait été facile d'éviter cette discussion en le faisant publier au *Journal officiel* vendredi prochain ; j'ai moi-même décidé de le publier avant la discussion au Sénat. Agir différemment eût été de ma part une lâcheté que vous n'auriez pas acceptée.

M. Méric a évoqué l'ensemble des problèmes, pour ne pas dire tous, à travers l'Aérospatiale. En ce qui concerne le *Concorde*, le vrai problème est celui des cadences. Il est bien évident, monsieur le président, que nous n'allons pas nous en remettre au seul rapport du haut fonctionnaire que nous avons chargé d'une étude ; ce rapport ne sera qu'un élément, important naturellement, du problème, mais nous prendrons la décision en tenant compte de tous les éléments.

Le premier de ces éléments est relatif aux possibilités de commercialisation de *Concorde*. J'ai expliqué — d'ailleurs, tout le monde en est convaincu — que nous ne pouvions pas construire trop d'avions si nous n'étions pas sûrs de les vendre. Je crois à l'avenir de cet appareil, mais il ne serait pas raisonnable d'en construire trop, ce qui serait le cas si nous allions au-delà des possibilités espérées de commercialisation.

D'autre part, croyez bien que, dans notre décision, la question de l'emploi à l'Aérospatiale sera constamment présente à notre esprit. Cette société continuera à fabriquer l'*Airbus* ; je ne sais si j'ai parfaitement compris votre intervention, mais je veux préciser que 240 millions de francs sont inscrits au budget pour des versions dérivées de cet appareil. C'est une raison supplémentaire de croire à l'avenir de l'*Airbus*. D'ailleurs, personne n'en doute, même s'il se pose dans l'immédiat des problèmes de commercialisation.

En ce qui concerne *Corvette* — ce n'est pas un programme décidé par le Gouvernement, vous le savez — nous avons pris pour le moment la décision d'en continuer la fabrication au rythme de deux par mois.

Vous avez évoqué la *Caravelle XII*. D'après les renseignements que j'ai en ma possession, si la chaîne est interrompue — et je ne crois pas qu'on puisse la remettre en service — c'est faute de commandes, hélas !

Vous avez parlé de la taxe qui frappe les matériels aéronautiques étrangers à l'entrée aux Etats-Unis, alors qu'il n'y a pas de taxe à l'entrée en France ou en Europe. C'est un problème à traiter au niveau européen et au niveau mondial. Il sera

évoqué certainement dans les discussions qui se dérouleront prochainement sous le nom de *Nixon Round*. Je me permets de vous rappeler que le Premier ministre, au dernier salon du Bourget, avait soulevé cette question et traduit notre sentiment à cet égard.

En ce qui concerne la réorganisation de la S. N. I. A. S., aucun élément dans cette réorganisation de caractère administratif ne peut vous faire craindre une dénationalisation. Si vous avez de telles craintes, je peux tout de suite les dissiper.

Vous avez évoqué le problème des avances faites aux constructeurs du *Mercury* et des remboursements que l'Etat peut en attendre.

Le Gouvernement, comme vous-même, comme le Sénat, comme tout le monde, souhaiterait, naturellement, que le succès des ventes du *Mercury* nous permette de rentrer dans les fonds avancés. Dans l'état actuel des choses, je ne suis pas en mesure de faire une telle promesse. Puis-je me permettre de rappeler que même pour *Caravelle* qui a connu le succès que vous savez, l'Etat n'est pas rentré totalement dans les avances qu'il a consenties pour la réalisation de ce programme ?

Enfin, puisque vous avez parlé des contrôleurs de la navigation aérienne, je puis vous assurer que jamais, dans cette affaire, ni mes prédécesseurs, ni moi-même, nous n'avons cherché à viser un syndicat en particulier. Nous sommes les premiers à regretter la non-éligibilité d'un certain nombre de membres de syndicats et à chercher le moyen de faire en sorte que cette espèce de sanction, annexe et non prévue, puisse être levée.

M. Aubry a notamment évoqué les rapports entre Air France et U. T. A. Je ne pense pas qu'ils soient aussi détestables que vous le dites, monsieur le sénateur. En notre qualité de tuteur d'Air France, dans les discussions entre les deux compagnies, nous avons toujours le souci de veiller à ce que les intérêts de la compagnie nationale soient sauvegardés. Mais j'ai l'impression que ses dirigeants sont les premiers à y veiller.

Pour les compagnies de troisième niveau, je ne vous surprendrai peut-être pas en vous indiquant que je ne suis pas aussi planificateur que vous. Nous ne sommes pas hostiles à une certaine spontanéité dans le défrichage des lignes intérieures, accompagné naturellement de toutes les garanties de sécurité souhaitables.

Ces garanties sont réunies dans la mesure où, lorsque des fautes sont commises, elles sont sanctionnées et cela est arrivé encore récemment.

Vous m'avez demandé les conditions dans lesquelles sont conclus les contrats entre Air France et les compagnies de troisième niveau. Air France est une compagnie nationale dotée d'une certaine liberté de gestion. Nous la laissons conclure des contrats dans son intérêt. Dans ce genre de négociations Air France doit avoir une position dominante, pour ne pas obérer ses intérêts. C'est une bonne chose, je pense, qu'Air France puisse négocier avec des compagnies de troisième niveau pour certaines liaisons à courte distance. Cela évite à la compagnie de multiplier ses matériels et d'avoir des avions de trop petite dimension.

S'agissant des affrètements d'avions de compagnies étrangères, par Air France notamment, il faut ramener le problème à sa juste dimension. Avec des avions affrétés notre compagnie nationale assure ainsi 2,5 p. 100 de ses heures de vol, ce qui est relativement peu de chose quand on connaît les pointes dans le trafic aérien. Il m'est donc difficile — et je ne le ferai pas — d'interdire à Air France de recourir à ces affrètements, mais elle le fait de façon exceptionnelle.

La convention entre l'Etat et Air Inter n'est pas définitive et cela se traduira dans l'accord.

Vous avez souhaité que l'Etat aide Air France notamment pour l'achat du *Concorde*. C'est décidé, puisque nous avons prévu une augmentation de capital de 700 millions de francs en cinq ans, augmentation justement représentative de l'effort fait par notre compagnie nationale pour l'achat du *Concorde*.

Par ailleurs, après avoir fait un effort pour le développement du *Concorde*, — et quel effort ! mais il est couronné de succès et nous en sommes très fiers — nous avons prévu d'aider la production en série de cet appareil. C'est pourquoi nous comblerons en partie le déficit de l'Aérospatiale. Nous apportons donc une aide importante pour la commercialisation de *Concorde*, mais j'espère naturellement, comme tout le monde ici, qu'elle sera la plus faible possible.

Sur un point précis, je vous répondrai que les 240 emplois de contrôleur sont des emplois réellement créés, en plus, et non pas des glissements d'échelon.

Puis-je terminer, monsieur le sénateur, en disant que je suis étonné que vous dénonciez l'emprise des monopoles capitalistes sur le transfert aérien en France alors que la principale compagnie en France, et de très loin, est une compagnie nationale et que le principal constructeur, et de très loin, l'Aérospatiale, est également une société nationalisée ?

Monsieur Filippi, j'ai pris note de vos propos sur la desserte de la Corse par Air France et Air Inter. Je sais combien la Corse est sensible à ce problème et je connais l'émotion qui s'est emparée de toute la population corse quand un moment on a pu croire, à tort, que seul Air Inter desservirait la Corse. Tout le monde doit être rassuré à cet égard.

En ce qui concerne Bastia, le projet d'extension de la piste est en bonne voie. La piste actuelle, de 2.100 mètres, sera portée à 2.300 mètres, et les acquisitions pour le prolongement à 3.000 mètres viennent de faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ; les travaux sont envisagés pour 1975 ou 1976.

Votre question concernant les réservations, ou plus exactement les non-réservations de places, est, je dois le reconnaître, pertinente. Je me suis souvent moi-même posé cette question, comme mes prédécesseurs, sans obtenir une réponse tout à fait convaincante de la part des compagnies. Bien entendu, là où il y a concurrence internationale, on comprend très bien qu'aucune compagnie ne veuille s'engager dans cette voie car c'est un système commode pour attirer la clientèle. Pour le trafic qui ne relève pas de la concurrence internationale, un groupe de travail a déposé ses conclusions ; il apparaît que la suppression de cette pratique nécessiterait l'abandon de la réservation par téléphone. Ce serait l'élément déterminant qui conduirait nos compagnies, sur le plan intérieur, à maintenir le statu quo, ce qui m'étonne tout autant que vous, monsieur le sénateur.

M. Jean Filippi. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Jean Filippi. Vous m'avez fait une réponse de technicien, monsieur le ministre. Le système des réservations par téléphone — lesquelles d'ailleurs pourraient être confirmées par télégramme — pourrait être aménagé. L'incidence financière ne serait peut-être pas de 80 millions par an, mais disons de 50 millions de francs. C'est un problème qui mérite réflexion à l'échelon ministériel.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je pense aussi que le chiffre de 80 millions de francs de pertes est très exagéré, mais les compagnies, qui sont des commerçantes, font du surbooking. Finalement, l'un dans l'autre, cette pratique qu'elles affectionnent ne les dérange pas. Ne soyons donc pas plus royalistes que les compagnies.

M. Jean Filippi. Je m'entretiendrai de ce problème avec les deux présidents de compagnie à titre privé.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Monsieur Pintat, vous avez parlé aussi de la commercialisation des avions qui fait bien entendu l'objet de toutes nos préoccupations. Il est bien évident — personne n'en doutera — que nous n'avons nullement l'intention de fabriquer des avions pour ne pas les vendre.

Vous avez détaillé — c'est un point un peu particulier — la composition de notre flotte par rapport à celle des Etats-Unis. Nous possédons moins de moyens et de courts-courriers en France et en Europe qu'aux Etats-Unis. Dans ce pays, les distances sont plus grandes et les liaisons par voie ferrée ne sont pas aussi bonnes et aussi denses qu'en Europe, ce qui explique cette disparité dans la composition des flottes.

Certes, le *Mercury* sera probablement un très bon avion pour les transports interrégionaux et intra-européens entre villes de province des différents pays.

En ce qui concerne la desserte de Roissy, vous regrettez qu'elle ne soit assurée qu'en 1976. Mais, comme vous le savez, si Roissy ouvre effectivement le 13 mars 1974, les compagnies n'y seront transférées que progressivement. Dans ces conditions, nous pensons que Roissy ne recevra l'essentiel du trafic d'Orly que vers 1976. Cette date — et nous tiendrons ce délai — me paraît donc acceptable.

Enfin, vous avez eu raison, monsieur le sénateur, de souligner la nécessité d'une politique européenne en ce qui concerne la construction aéronautique. Il est vrai que, pour les avions d'un certain tonnage, il n'est plus possible maintenant à un seul pays européen de mener à terme l'étude, la production en série et la vente de tels appareils.

C'est pourquoi j'avais dessiné, au sein de l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale, les grandes lignes d'une action européenne ; des contacts ont désormais lieu de façon permanente entre les trois plus grandes puissances aéronautiques d'Europe : l'Angleterre, l'Allemagne fédérale et la France. Les ministres responsables de l'aéronautique de ces trois pays sont en étroites relations.

J'espère, malgré les difficultés qu'il ne faut pas nous dissimuler, que nous arriverons à réaliser une construction aéronautique européenne et à réussir à vendre nos avions européens aux compagnies nationales européennes. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., au centre et à droite.*)

M. André Aubry. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Aubry pour répondre à M. le ministre.

M. André Aubry. Je regrette, monsieur le ministre, que vous n'avez pas répondu à mes questions concernant, d'une part, un aménagement des tarifs des compagnies aériennes — ce qui permettrait d'augmenter sensiblement le nombre des passagers dans le trafic intérieur — d'autre part, le déroulement, dans cette enceinte, d'un véritable débat sur l'aéronautique, la construction aéronautique et les transports aériens.

Je regrette que vous n'avez pas pris l'engagement d'ouvrir un tel débat, pas plus que de répondre aux questions que je me proposais de vous poser dans cette discussion et que je n'ai pu faire, faute d'un temps de parole suffisant.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Vous savez, monsieur Aubry, que la concurrence internationale est tellement forte que les compagnies n'ont pas tendance à réduire les tarifs intérieurs. Néanmoins, le problème est posé et je reconnais qu'il est tout à fait irritant qu'un effort aussi exceptionnel, et quelquefois excessif, soit consenti sur les tarifs promotionnels des charters et non point sur les tarifs intérieurs.

Aux questions que vous voulez me poser, que ce soit directement ou selon la procédure des questions écrites, je me ferai un devoir de répondre. Je vous l'ai d'ailleurs confirmé d'un geste tout à l'heure quand vous étiez à la tribune.

Quant à l'éventualité d'un grand débat sur l'aéronautique, je n'y vois aucune objection. Je suis tout à fait prêt à y participer, mais je ne peux pas dire ici, devant vous, que ce débat aura lieu. En effet, je n'ai pas qualité pour prendre cet engagement qui doit résulter d'une décision au niveau de la conférence des présidents, sur proposition de l'ensemble du Gouvernement. Un débat qui s'est déroulé, dans cette enceinte, au mois de juin dernier, vous a appris que je ne suis pas le seul ministre responsable de la politique aéronautique. Cependant, dans la mesure où cette assemblée inscrirait à son ordre du jour un tel débat, naturellement, j'y assisterai, non point par devoir, mais par plaisir.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (III. — Aviation civile) et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, 41.326.378 francs. »

La parole est à Mme Brigitte Gros.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais revenir quelques instants sur le problème de Toussus-le-Noble.

Vous nous avez dit que cet aéroport ne serait plus réservé seulement à l'aviation légère. Or, vous le savez, six mille personnes désapprouvent votre projet qui tend à transformer Toussus-le-Noble en aéroport d'affaires. Le syndicat communautaire d'aménagement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines estime qu'il est absolument inconcevable qu'un aéroport d'affaires soit aussi proche de cette ville nouvelle qui comptera, dans dix ans, environ 300.000 habitants.

Monsieur le ministre, vos services se sont-ils préoccupés du transfert éventuel de l'aviation d'affaires à l'aéroport de Bourget ? Si ce transfert pouvait être effectué jusqu'en 1980, il serait alors inutile d'entreprendre, malheureusement dès l'année prochaine, comme vous nous l'avez indiqué, des travaux importants d'aménagements à Toussus-le-Noble.

Vos services ont-ils, par ailleurs, étudié les possibilités offertes par l'ancien aéroport militaire d'Etampes, dans l'Essonne, qui pourrait accueillir une partie du trafic de l'aviation commerciale d'affaires et qui, sur le plan des nuisances, présenterait moins d'inconvénients que celui de Toussus-le-Noble ?

Je tenais simplement, monsieur le ministre, à vous mettre en garde contre les réactions très vives des populations de toute cette région et leur opposition formelle à l'extension de Toussus-le-Noble. Aujourd'hui, vous êtes ministre, et vous assurez à ces populations qu'il n'y aura pas de vol de nuit. Mais, demain, votre successeur conservera-t-il la même attitude ? Peut-être décidera-t-il que le trafic de Toussus-le-Noble devra être assuré vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et est-ce que, par de nouvelles extensions, cet aéroport ne se trouvera pas finalement au centre d'un tissu urbain relativement dense, ce qui nuirait considérablement au calme des populations concernées ? Avant d'entreprendre les travaux d'aménagements prévus à Toussus-le-Noble, il faut étudier la possibilité de transformer l'aéroport d'Etampes en aéroport d'affaires.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Madame, je vous prie de m'excuser, mais je ne suis pas en mesure de vous répondre au sujet de l'aéroport d'Etampes. Si vous me le permettez, je le ferai par écrit.

Bien sûr, l'aéroport de Bourget est susceptible d'accueillir l'aviation d'affaires, l'aviation légère, mais, comme on l'a déjà rappelé ici, il ne paraît pas suffisant pour assurer une bonne desserte de l'ensemble de la région parisienne. Plusieurs aéroports répartis tout autour de cette région sont, en effet, nécessaires.

La solution du Bourget est, à bien des égards, meilleure, et je suis convaincu que la plupart des avions s'y poseront de préférence aux autres aéroports dont l'utilité est néanmoins certaine.

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

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV : moins 448.000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme : 1.533.877.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 1.052.096.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme : 16 millions de francs. »

« Crédits de paiement : 10.230.000 francs. »

Avant de mettre aux voix les crédits du titre VI, je donne la parole à M. Méric, pour explication de vote.

M. André Méric. Monsieur le ministre, j'ai écouté votre réponse avec beaucoup d'attention. A l'heure qu'il est je ne vais pas reprendre un certain nombre de problèmes qui m'intéressent. Nous les aborderons à nouveau soit par le truchement d'une question orale, soit par celui de questions écrites.

Je voudrais faire une observation. Vous avez dit que, pour la Caravelle XII, il n'y avait pas de solution puisqu'il n'y avait pas de commande. Je ne voudrais pas que cette affirmation reste sans réponse. Je demande qu'il soit procédé à une campagne de promotion de Caravelle XII auprès des compagnies européennes qui ont été des clientes de Caravelle. Or, à l'heure actuelle, un constructeur américain, Douglas, lance le D. C. 9-50. Cet avion n'est conçu que sur plan, il a les mêmes caractéristiques que la Caravelle XII. Pourquoi ne lancerions-nous pas une campagne de promotion pour essayer de décider ces compagnies à commander des Caravelle XII ? Cela vous permettrait d'obtenir des plans de charge de travail en attendant la commercialisation de Concorde et d'Airbus, et permettrait au Gouvernement de faire l'économie d'avances, car j'ai bien peur que l'opinion plus ou moins bien informée n'en arrive à considérer que les crédits d'Etat sont utilisés pour payer des cadres et des compagnons sans emploi. Cela serait regrettable et dommageable pour une société nationale. Voilà pourquoi j'ai émis cette idée.

Par ailleurs, je vous ai solennellement demandé, monsieur le ministre, au nom du groupe socialiste, la levée des sanctions contre les responsables syndicaux de la navigation aérienne. Je réitère ma demande. Une procédure est en cours. Il convient de rétablir un climat ; le recrutement auquel vous voulez procéder n'aura pas de conséquences immédiates en raison de vos possibilités et de la durée d'instruction indispensable à la formation de ces techniciens et il ne peut être considéré pour instaurer ou améliorer les relations entre ces personnels et votre administration. Les contrôleurs du trafic aérien, à la suite d'un vote, ont d'ailleurs une nouvelle fois donné raison à cet organisme syndical.

Pourquoi s'entêter à maintenir des sanctions ? Vous dites que vous n'avez pas voulu détruire le syndicat. Or, vous avez frappé le président, l'ancien président, des responsables du bureau et même deux membres de ces personnels pour justifier votre intervention disciplinaire. Etrange coïncidence !

Alors, levez les sanctions, monsieur le ministre. La force, vous le savez bien, n'a jamais rien résolu.

Je me résume : le Gouvernement est-il, oui ou non, décidé à lever les sanctions prises contre ces contrôleurs de la navigation aérienne ? Dans la négative, a-t-il l'intention de faire venir en discussion, dans le plus bref délai, la proposition de loi de MM. Partrat et Béraud relative à la situation de ces contrôleurs ? (Applaudissements sur les travées socialistes.)

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Monsieur le président Méric, je répondrai à vos deux questions. En premier lieu, les chaînes de Caravelle XII sont interrompues. Si un effort doit

être fait à la S. N. I. A. S. pour concurrencer valablement le D. C. 9-50, avion très moderne, c'est sur l'Airbus qu'il faut le faire. C'est le successeur normal de Caravelle à la fois par sa vitesse, sa capacité d'emport et par la faible nuisance de ses moteurs.

En ce qui concerne les contrôleurs de la navigation aérienne, je crois avoir démontré, et on le sait, que j'étais décidé à aller dans la voie de l'apaisement. J'y suis allé, on peut le dire, en levant un très grand nombre de sanctions, pas toutes il est vrai ; mais les discussions se poursuivent et je puis affirmer que les relations entre ces fonctionnaires, notamment le syndicat auquel vous faites allusion, mes collaborateurs et moi-même, ne sont pas particulièrement tendues en ce moment.

M. Léon David. Je demande la parole.

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

M. Léon David. Monsieur le ministre, à la suite de votre décision et au terme de nouveaux accords et d'une répartition différente du trafic, le pavillon d'Air France disparaîtrait de l'aéroport de Marignane, à Marseille. Il serait dommage que l'expansion normale et souhaitable du grand aéroport marseillais soit entravée. Nous souhaitons donc que la décision inquiétante de radiation d'Air France à Marseille-Marignane soit annulée.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. Il s'agit là d'un problème lié à l'accord Air France-Air Inter, que nous n'avons pas du tout imposé aux deux compagnies et qu'elles négocient entre elles. Je puis vous dire qu'il y aura dans l'avenir autant d'avions portant les insignes d'Air France qui atterriront à Marseille-Marignane qu'il y en a aujourd'hui.

M. Guy Petit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Je voterai le budget de l'aéronautique civile malgré les réserves que, tous, nous pouvons faire et que, j'en suis sûr, dans son for intérieur, fait le ministre.

Il est certain, on l'a dit, que les transports intérieurs sont beaucoup trop chers et que les tarifs appliqués par Air Inter ont un effet dissuasif. Air Inter n'en a pas seul la responsabilité ; nous savons que l'essence destinée aux transports intérieurs n'est pas détaxée. Elle l'a été à l'origine d'Air Inter, mais dès que l'on a approché le seuil d'une certaine rentabilité, d'un vague équilibre, immédiatement cette mesure a été rapportée.

Je voudrais poser à M. le ministre une question d'actualité. De toutes parts, des groupes de pression se forment contre les aéroports et l'extension de ceux-ci en raison des nuisances qu'ils entraînent. Or, le Gouvernement a pris, au mois de mars, je crois, un arrêté prescrivant aux constructeurs d'avions des mesures très sérieuses en ce qui concerne l'intensité des bruits. Parmi les appareils auxquels on reproche une intensité de bruits très nuisante — pour employer la terminologie actuelle — ou très nuisible — comme on devrait dire normalement — figure la *Caravelle*, surtout les premiers exemplaires.

Il suffit qu'un aéroport reçoive trois *Caravelle* par jour pour que, immédiatement, dans un certain rayon, tout le monde se dresse — cela devient un peu général — pour demander que l'on déplace l'aéroport.

Ce qui se passe autour de Toussus-le-Noble, nous le rencontrons autour des aéroports de province que l'on compare, avec beaucoup de légèreté, aux grands aéroports parisiens ou à l'aéroport de Nice.

J'aimerais que le ministère des transports procède à une vaste campagne d'information pour indiquer dans quelle mesure les progrès dans la construction des avions vont permettre d'utiliser des appareils, sans doute avec des fréquences accentuées, dont chacun sera moins nuisible.

Si les fréquences augmentent, il faut réduire les intensités de bruit, car, ce qui compte essentiellement, dans le bruit, ce sont les intensités.

Nous n'en avons pas terminé avec ces groupes de pression. Il s'en forme partout, ce qui est nuisible à la construction aéronautique et au développement de l'aviation. Dans certains cas, on assiste à des exagérations manifestes. Nous sommes prêts à aider le Gouvernement à cet égard, si M. le ministre des transports est décidé à procéder à une vaste campagne d'information. Ces groupes de pression, en effet, répandent volontairement ou involontairement de graves erreurs qui ont pour effet de traumatiser le public. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Yves Guéna, ministre des transports. A propos de l'essence détaxée pour Air Inter, je répondrai à M. Petit qu'il nous est difficile, dans une perspective de concurrence honnête, de

détaxer l'essence d'Air Inter sans détaxer aussi l'essence utilisée par les transports routiers ou le combustible dont se sert la S. N. C. F. C'est une question difficile, tellement difficile même qu'elle est déjà tranchée.

M. Guy Petit. Hélas !

M. Yves Guéna, ministre des transports. D'autre part, je suis cent fois d'accord avec M. Guy Petit pour essayer de réduire les groupes de pression qui sont certainement mal éclairés. Vous avez tout à fait raison de faire cette suggestion et je la retiens. Il faut que le secrétariat général à l'aviation civile et mon ministère fassent un effort pour expliquer aux Français que les transports aériens vont se développer et qu'on ne peut pas demander à la fois davantage de transports aériens et de moins en moins d'aéroports. (*Applaudissements à droite.*)

M. Guy Petit. Je vous remercie.

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

Je mets aux voix les crédits du titre VI.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux. (*Assentiment.*)

A quelle heure la commission des finances propose-t-elle de les reprendre ?

M. Edouard Bonnefous, président de la commission. En raison de l'importante discussion qui va s'instaurer sur le budget de l'agriculture cet après-midi, la commission des finances propose quinze heures quinze.

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

La séance est suspendue.

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

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen du projet de loi de finances pour 1974.

Agriculture et développement rural.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'agriculture et du développement rural.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1973 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants : groupe des républicains indépendants : deux heures huit minutes ; groupe socialiste : une heure quarante-sept minutes ; groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : une heure quarante-quatre minutes ; groupe de la gauche démocratique : une heure vingt-sept minutes ; groupe communiste : cinquante-quatre minutes ; groupe des républicains indépendants d'action sociale : cinquante minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Paul Driant, 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, au moment où nous abordons l'examen des crédits intéressant le projet de budget du ministère de l'agriculture et du développement rural, il est souhaitable, dans une introduction très courte, de formuler quelques observations.

L'agriculture française est une pièce maîtresse de l'économie du pays. Elle se situe maintenant dans un cadre en plein développement. Elle évolue dans un cadre libéral et européen.

L'agriculture — je crois qu'on peut le dire — n'est pas inflationniste ; elle contribue, au contraire, à améliorer très substantiellement la balance commerciale du pays.

Depuis plusieurs années, les contacts permanents établis entre la profession et le Gouvernement ont conduit à la réunion de conférences annuelles de l'agriculture. Trois conférences ont déjà eu lieu, la dernière au mois de juillet dernier. J'ai voulu, dans mon rapport écrit, traiter les questions fondamentales évoquées au cours de la dernière conférence annuelle, c'est-à-dire les problèmes fonciers, la politique de la montagne, le problème de l'élevage et, enfin, les prochaines négociations multilatérales.

En examinant le projet de budget de l'agriculture et du développement rural, on donne au Parlement l'occasion de juger les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs discutés et arrêtés sur le plan de la consultation à laquelle je viens de faire allusion.

Dans une première partie du rapport écrit, j'ai examiné, bien entendu, les crédits budgétaires proprement dits. Je ne vous infligerai pas la citation de nombreux chiffres ou pourcentages — je crois que, pendant quelque vingt jours, nous en entendrons beaucoup — mais je pense que, comme chaque année, il est bon de rappeler que ce n'est pas dans le budget de l'agriculture lui-même que l'on trouve l'ensemble des crédits intéressant l'agriculture française ; il faut les rechercher dans différents fascicules budgétaires, notamment dans ceux qui concernent les charges communes, les comptes spéciaux du Trésor, les services du Premier ministre, etc.

A l'examen de ces crédits, on s'aperçoit, monsieur le ministre, que, globalement, le Gouvernement a raison de dire que les crédits destinés à l'agriculture française pour l'année 1974 sont majorés de 14,4 p. 100 — j'arrondis quelque peu — mais si l'on examine le budget proprement dit — celui que je dois rapporter aujourd'hui — ce pourcentage est différent pour une raison bien simple : l'incidence de l'article 12 qui, inséré dans la première partie de la loi de finances, a été plus ou moins maltraité lors de la discussion et reviendra, sous une forme ou sous une autre, lors de la navette après l'examen en commission mixte paritaire.

Dans le seul budget de l'agriculture, les dépenses diminuent de 2.163 millions de francs, et cette diminution intéresse la subvention accordée au B. A. P. S. A. Mais on la retrouve sous une autre forme, ce qui fait qu'en réalité l'ensemble des crédits destinés à l'agriculture augmente par rapport à l'année précédente.

Je reconnais que le pourcentage avancé par le Gouvernement est exact ; il est de 14,37 p. 100. J'ai donné comme chiffre 14,40 p. 100, nous ne sommes donc pas très loin les uns des autres.

En ce qui concerne le détail de ces crédits budgétaires, ne disposant, monsieur le ministre, que d'un laps de temps assez court, je ne vais pas analyser tous les chiffres, mais simplement indiquer au Sénat que pour les dépenses en capital on constate une majoration, en autorisations de programme, de 8,6 p. 100 et, en crédits de paiement, de 5,1 p. 100. Si l'on totalise les crédits intéressant l'agriculture, ils passent de 22.168 millions de francs, en 1973, à 25.355 millions de francs, pour 1974.

Dans la deuxième partie du rapport, grâce à nos collaborateurs, nous avons pu, comme chaque année, en déposant un rapport assez étoffé, faire figurer des renseignements intéressant l'ensemble des sénateurs et qui concernent les problèmes agricoles dans le cadre communautaire.

L'année dernière, nous nous étions permis d'émettre un pronostic quant aux conséquences de l'élargissement du Marché commun et dans notre rapport vous avez trouvé des renseignements qui, d'ailleurs, n'ont été contestés par personne.

Cette année, nous avons voulu, dans la deuxième partie de ce même rapport, évoquer certains problèmes de l'agriculture dans le cadre de la Communauté à neuf ; nous avons essayé de brosser des tableaux qui démontrent les différences de rentabilité selon les productions et selon les régions.

Notre étude constitue une base d'examen qui permettra à nos collègues de réfléchir, étant entendu que nous pouvons difficilement parler aujourd'hui d'agriculture française sans évoquer l'agriculture dans le cadre du Marché commun agricole des Neuf.

Evidemment, nous avons rencontré des difficultés en raison de l'élargissement du Marché commun, mais nous pouvons affirmer sans nous tromper beaucoup que les plus graves ont pu être réglées dans des conditions relativement satisfaisantes. Le test essentiel a été celui de la fixation des prix agricoles pour la campagne 1973-1974. La crise monétaire internationale et le flottement des monnaies de certains pays partenaires rendaient les négociations difficiles. Plusieurs dispositions doivent conduire, en principe, au rétablissement de l'unité des prix agricoles rompue par les événements monétaires.

La fixation des prix agricoles permettra de remettre un peu d'ordre dans les disparités de revenus entre les agricultures des différents pays du Marché commun. Encore une fois, vous trouverez dans mon rapport écrit des renseignements sur ce sujet.

L'agriculture de la Communauté élargie compte plus de 10 millions de personnes actives, soit 10,5 p. 100 de l'ensemble des travailleurs. Elle utilise près de cent millions d'hectares, soit environ les deux tiers du territoire européen.

Les revenus agricoles de la Communauté traduisent une disparité considérable entre les exploitations. De plus, comme en France d'ailleurs, les productions animales sont défavorisées par rapport aux productions végétales.

Dans la troisième partie du rapport, nous avons essayé de rechercher les actions prioritaires à la lumière des options budgétaires pour 1974.

En ce qui concerne l'aménagement du monde rural, notre étude fait référence au recensement de 1970. On dénombrait à l'époque 1.588.000 exploitants agricoles, parmi lesquels 900.000 seulement exerçaient leur activité exclusivement et à temps complet en agriculture, soit 57 p. 100 de l'ensemble des exploitants. Ces derniers cultivaient 78 p. 100 du territoire agricole. Sur ce nombre, dans une forte proportion, des agriculteurs en semi-retraite ou exerçant d'autres activités pouvaient bénéficier de l'indemnité viagère de départ. Nous enregistrons une diminution du nombre d'agriculteurs à plein temps de plus de soixante ans susceptibles de prétendre à l'I. V. D., et une population d'environ 20.000 jeunes accédant chaque année à la situation de chef d'exploitation.

C'est dire qu'en examinant ces chiffres, on s'aperçoit — j'ai l'intention de le rappeler dans ma conclusion — que la pyramide des âges n'est pas très bonne en agriculture et qu'il est difficile pour des jeunes de s'établir. Beaucoup d'exploitants âgés ne peuvent décemment céder leur exploitation agricole à des plus jeunes à un âge raisonnable.

Dans le budget lui-même, j'ai noté comme d'habitude l'action de deux organismes qui jouent un rôle considérable en matière de structuration des exploitations : le Fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles-F. A. S. A. S. A., qui se trouvera, pour une part, relayé au plan européen par le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole-F. E. O. G. A. et un organisme d'exécution, le Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles-C. N. A. S. E. A.

Ces deux organismes ont pour objectif de libérer certaines exploitations. Ainsi a été lancée une véritable réforme agraire par le recours à des instruments de caractère social et par la combinaison étroite des notions d'indexation et d'incitation, de garantie et de promotion. A travers l'action de ces deux organismes et des crédits dont ils ont été gratifiés au cours des années, on s'aperçoit, mes chers collègues, que les migrations rurales ont pratiquement cessé. Très nombreuses en 1963 leur nombre décroît chaque année et a été faible l'année dernière. On peut se demander si l'action doit être poursuivie dans ce domaine.

L'aide aux mutations et aux conversions d'exploitation donne de bons résultats. Les chiffres que vous trouverez dans le rapport soulignent une progression d'une année sur l'autre, dans des conditions très acceptables.

En ce qui concerne la promotion sociale « établissement », 1.070 promus sociaux seront installés sur 33.500 hectares. C'est également une réussite, il faut le dire.

Mais le grand facteur de restructuration des exploitations, est l'indemnité viagère de départ. En effet, depuis la création de cette indemnité — en fait depuis l'application des lois d'orientation de 1960 et de 1962 — 400.000 I. V. D. ont pu être versées, libérant ainsi sept millions d'hectares. Ce chiffre méritait d'être cité à cette tribune car tout en reconnaissant que l'I. V. D. est encore insuffisante et que les textes ont besoin d'être améliorés — c'est d'ailleurs en cours — on ne peut nier qu'elle soit une réussite en donnant une retraite, bien modeste d'ailleurs, à ceux qui en bénéficient.

Elle représente une opération fructueuse puisqu'elle a permis de libérer comme je viens de le dire sept millions d'hectares — ce qui n'est pas négligeable, croyez-moi — et constitue l'une des conditions de l'amélioration des structures en agriculture.

Toujours en ce qui concerne les regroupements fonciers, le rapport mentionne l'action des S. A. F. E. R. qui sont actuellement au nombre de trente-deux, dûment agréées. Elles ont pu, d'une année à l'autre, opérer sur un grand nombre d'hectares. Le fléchissement de 1971 a été heureusement redressé en 1972. L'objectif qui est fixé aux S. A. F. E. R. est de traiter, à partir de 1975, 100.000 hectares par an sous forme d'achat, afin de permettre de remodeler, par le jeu des affranchissements, une surface de 400.000 hectares par an. Ces chiffres sont, je crois, intéressants.

Toujours dans le domaine foncier, venons-en à la question du remembrement.

Monsieur le ministre, vous entendrez ce soir, et demain peut-être, beaucoup d'orateurs se plaindre de l'insuffisance des crédits destinés au remembrement. Je reconnais qu'ils sont en augmentation légère pour 1974. Je note que 9.894 opérations sont achevées, se traduisant par le remembrement d'environ 8 millions d'hectares ; que 1.334 opérations en cours intéressent 1 million et demi d'hectares environ, et que les 3.127 demandes de remembrement en instance représentent plus de 3 millions d'hectares. C'est dire que l'opération est loin d'être terminée, puisque 6 millions et demi d'hectares restent à remembrer ;

une hypothèque demeure, celle du démembrement. En effet, un certain nombre d'entre nous constatent sans beaucoup de satisfaction que des terres remembrées sont divisées au moment des successions. Il faut, donc hélas ! toujours recommencer.

Le problème des aménagements fonciers a pris en agriculture une acuité grandissante. Un grand nombre d'exploitants doivent pour faire face aux dépenses de modernisation, étendre leurs activités. Combien rencontrons-nous d'agriculteurs qui nous disent qu'ils ont acheté du matériel très coûteux et qu'il leur faut des surfaces plus grandes pour l'utiliser au mieux. Dans ma région — que je n'ai pas l'habitude de citer — certains agriculteurs vont jusqu'à louer des terres à 20, 30 ou 40 kilomètres du lieu de l'exploitation pour utiliser au mieux ce matériel.

Il y a donc un problème d'extension de l'exploitation dans des conditions qui ne sont pas toujours rationnelles et en tout cas la charge du foncier, pour les agriculteurs, reste une charge écrasante.

Souvent les exploitants fermiers sont obligés d'acheter la terre qu'ils travaillent. C'est pour eux la seule solution. Ils s'endettent dans des proportions telles qu'ils n'ont plus les fonds suffisants pour une exploitation rationnelle de la propriété.

Certaines solutions sont à l'étude, mais je n'en connais pas une qui soit bonne. Tous ces problèmes sont difficiles à résoudre. L'essentiel c'est la rentabilité du bien foncier.

On a pu dire et écrire pendant longtemps que cette recherche de la rentabilité était une manière comme une autre de sauvegarder la valeur de la monnaie, mais je crois que l'on n'en est plus tout à fait là. Beaucoup de propriétaires se libèrent de leurs terres mais placent leurs fermiers en difficulté en les mettant dans l'obligation de les acheter.

Dans mon rapport écrit, vous pourrez lire tout ce qui intéresse l'amélioration des constructions rurales, les aménagements de villages, etc. Je n'insiste pas pour rester dans le temps de parole qui m'est imparti.

Le budget de l'agriculture, auquel on ajoute les crédits du fonds de développement des adductions d'eau, comportera, en autorisations de programme, l'année prochaine, une somme majorée de 4,5 p. 100 par rapport à 1973. C'est peu, c'est même moins que l'année dernière, mais c'est évidemment mieux que rien. En tout cas, je reconnais que le Gouvernement a tenu compte de la réflexion que nous avons faite les années précédentes, au nom de la commission des finances, sur l'urgence qu'il y avait à développer les équipements collectifs, notamment les adductions d'eau.

Pour l'assainissement, auquel on ajoute maintenant la collecte et le traitement des ordures ménagères, on note une progression de 16,4 p. 100. Nous avons obtenu il y a longtemps déjà que l'assainissement fasse l'objet d'une ligne spéciale. Il était précédemment confondu avec les adductions d'eau. Dans ce domaine aussi il y a beaucoup à faire.

En ce qui concerne l'électrification rurale, un crédit de 90 millions de francs est inscrit, contre 81 millions de francs l'année dernière. La différence est minime — 11 p. 100 — alors qu'il reste encore tellement de travaux à réaliser en matière d'électrification rurale, vous le savez, monsieur le ministre, puisque vous avez traité ce problème devant la commission des finances.

Ce que nous demandons, c'est que l'on puisse dans nos campagnes, non seulement fournir le courant électrique nécessaire à l'éclairage et au développement de la consommation de l'énergie-force, mais aussi accueillir des usines qui accepteraient d'y venir et qui auraient besoin de kilowatts en plus pour faire tourner des industries qu'elles seraient susceptibles de créer. Pour 1974, l'effort budgétaire sur ce point est nettement insuffisant, mais il y a une progression.

La voirie rurale est mieux traitée, puisque les autorisations de programme progressent de 62 p. 100, passant de 11.500.000 francs en 1973 à 19 millions de francs pour 1974, essentiellement au titre des chemins en pays de montagne.

La montagne, cette année, est gratifiée de crédits sur de nombreux chapitres, et ce n'est pas un reproche. Un pays comme le nôtre, qui a la chance d'avoir des plaines, des plateaux où l'on produit beaucoup, se doit de ne pas abandonner la montagne, ne serait-ce que pour assurer un équilibre démographique. Vous avez consenti un effort dans ce sens et il fallait le souligner.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission, et M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. Paul Driant, rapporteur spécial. La formation en agriculture est également un problème délicat. Plusieurs rapporteurs en parleront à cette tribune, notamment M. Bajoux, au nom de la commission des affaires économiques, et M. Tinant, au nom de la commission des affaires culturelles, qui traitera de l'enseignement agricole en général. Je me bornerai à formuler, au nom de la commission des finances, quelques observations.

L'enseignement supérieur agricole ne présente pas de grosses difficultés. Nous notons la promesse d'implanter une école vétérinaire loin de Paris — ce qui ne nous déplaît pas — et par la suite, pas trop tardivement nous l'espérons, l'implantation d'une seconde, en fonction du développement de l'élevage. Bien sûr subsistent des problèmes d'implantation d'écoles et, monsieur le ministre, vous avez pris des décisions, je crois, en fonction des dossiers que vous avez trouvés en arrivant au ministère de l'agriculture. Je n'y reviendrai pas.

En revanche, j'insisterai sur l'enseignement technique, qui a besoin d'être aménagé, et sur l'enseignement privé ; dans le budget ne figure qu'une augmentation de crédits concernant les bourses.

La carte scolaire de l'enseignement agricole n'a pas vu le jour l'année dernière et je crains qu'elle ne voie pas le jour cette année. Vous nous avez donné, en commission des finances, des explications qui nous ont paru convenables.

Il faut repenser, nous avez-vous dit, l'ensemble de l'enseignement agricole ; il faut former pour l'avenir des jeunes qui deviendront des chefs d'exploitation ou des cadres de l'agriculture.

Vous avez souligné que le coefficient de remplissage de certains établissements scolaires était insuffisant et que le pourcentage de majoration des crédits de fonctionnement, notamment pour l'enseignement privé, l'était également. J'espère que vous pourrez répéter à cette tribune que la majoration passera de 1,2 p. 100 ou 1,4 p. 100 à 10 p. 100, grâce à des crédits de report et compte tenu de la diminution des effectifs. Le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles traitera de ce problème.

La commission des finances souhaite que subsiste un enseignement supérieur agricole, qu'on développe un enseignement technique et que l'enseignement agricole ne soit pas, pour les jeunes gens et les jeunes filles, un véritable ghetto. Il faut que l'enseignement général soit donné différemment, que ceux qui aspirent à devenir des exploitants agricoles ou des cadres de l'agriculture trouvent sur leur chemin des établissements qui pourront les accueillir dans de bonnes conditions, que ces établissements soient publics ou privés, de façon à leur donner la formation qui leur est indispensable pour servir l'agriculture.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission. Très bien !

M. Paul Driant, rapporteur spécial. En ce qui concerne la recherche, monsieur le ministre, là aussi vous avez apaisé nos craintes en commission des finances. Les parlementaires ont reçu beaucoup de lettres concernant l'insuffisance des crédits de l'Institut national de la recherche agronomique, l'I. N. R. A. Vous nous avez démontré que la majoration des crédits était beaucoup plus substantielle qu'auparavant, mais vous avez reconnu que la recherche avait beaucoup de progrès à faire, notamment en fonction de l'évolution des conditions de la production économique, et je ne citerai, pour mémoire, que la culture du soja.

Vous nous avez également indiqué que le personnel de l'I. N. R. A. se composait de fonctionnaires titularisés, de contractuels, mais aussi de 2.500 personnes qui ne relevaient pas de la fonction publique et dont vous ne pouviez pas majorer les salaires avec des crédits figurant dans les services votés. Où trouver les crédits, monsieur le ministre. On peut craindre, et vous le craignez vous-même, que la quasi-totalité des augmentations ne soient prélevées sur les crédits de mesures nouvelles.

Je vous demanderai donc, monsieur le ministre, d'indiquer à cette tribune les mesures que vous envisagez de prendre pour rémunérer ces 2.500 personnes, sans oublier la nécessité d'affecter des crédits plus substantiels à la recherche, afin que l'agriculture progresse dans l'économie française et rende les services qu'on est en droit d'attendre d'elle.

Je continue à passer en revue quelques chapitres. Au titre du matériel agricole, la subvention de 1 million de francs est reconduite. Elle est plutôt symbolique, car les agriculteurs achètent, bon an mal an, pour 4.500 millions de francs de matériels et ce n'est là qu'un faible encouragement.

En ce qui concerne la politique de l'élevage, nous notons la création de l'Office national interprofessionnel du bétail et des viandes, l'O. N. I. B. E. V., organisme qui sera bientôt en place.

Un certain nombre de dispositions sont arrêtées : crédits aux bâtiments d'élevage et pour achat de cheptel ; crédits importants pour le développement de la prophylaxie, qui passent de 109.000.000 francs à 176.900.000 francs, afin d'octroyer des indemnités pour l'abattage des animaux atteints de brucellose. On accordera 1.000 francs ou 900 francs contre 500 ou 450 précédemment. C'est là un effort considérable, mais il était indispen-

sable, monsieur le ministre, car, si nous voulons vendre demain du bétail et de la viande dans les pays du Marché commun, nous devons respecter les normes sanitaires.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons que vous féliciter d'avoir augmenté les crédits pour la prophylaxie.

Parmi ces crédits, je le note, certains seront affectés à la montagne.

Je ne traiterai pas des différents organismes interprofessionnels et je vous demanderai simplement comment celui du lait sera mis en place. Vous pensez qu'une bonne fée lui apportera les moyens de travailler! (*Sourires.*) Je veux bien, mais vous savez parfaitement que vous ne pourrez pas les trouver dans les crédits budgétaires et que vous devrez faire appel à la bonne volonté professionnelle, sous une forme ou sous une autre.

Pour ce qui est des équipements industriels, les municipalités marquent beaucoup moins d'empressement à construire des abattoirs, et c'est heureux à mon sens.

S'agissant des subventions aux marchés d'intérêt national, de la production, du conditionnement, du stockage des produits agricoles, beaucoup d'efforts sont à faire, tout comme pour les industries agricoles et alimentaires. Le montant de certaines subventions a globalement augmenté, mais il n'est pas encore suffisant.

Je me bornerai à mentionner les subventions économiques accordées à l'O. N. I. C. — l'office national interprofessionnel des céréales — au fonds du sucre et au fonds des oléagineux.

Quant au F. O. R. M. A. et à ses rapports avec le F. E. O. G. A., vous trouverez dans mon rapport des tableaux qui comportent des renseignements complets.

Pour 1974, la dotation du F. O. R. M. A. passera de 550 millions de francs à 647 millions de francs, soit une progression de 97 millions de francs, dont 80 millions de francs au titre des dépenses d'orientation, ce qui montre que les requêtes maintes fois présentées par un certain nombre de membres de cette assemblée ont été prises en compte, et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Un crédit supplémentaire est également inscrit dans le F. O. R. M. A. au titre du ramassage du lait en montagne.

Quant aux remboursements du F. E. O. G. A. et à l'interpénétration des crédits du F. E. O. G. A. et du F. O. R. M. A., je vous renvoie au rapport écrit, qui vous permettra de les étudier à tête reposée.

Quoi qu'il en soit, les charges du F. E. O. G. A. augmentent, notamment du fait de la hausse des montants compensatoires destinés à remédier aux mouvements monétaires et compte tenu de l'évolution des marchés agricoles.

Ainsi, des stocks importants de beurre ont été exportés vers un pays de l'Est dans les conditions que beaucoup d'entre nous connaissent et, bien sûr, la France doit payer sa quote-part de la facture, et je n'y insiste pas.

Toute une partie de mon rapport est consacrée au crédit en agriculture. Celui-ci est accordé parfois dans des conditions délicates, à l'intérieur de quotas, imposés dans le cadre des restrictions arrêtées par le Gouvernement, l'objectif restant de servir l'agriculture en priorité.

Nous avons tenté, après avoir précisé les grandes orientations communautaires, de définir les lignes de force de notre politique agricole. Bien sûr, je ne suis pas entré dans le détail, et vous m'en excuserez, mais nous pouvons dire tout de même que, dans l'ensemble, ce budget nous apporte des satisfactions. Bien sûr, des points d'ombre, des points faibles subsistent, et il était normal que je les souligne, mais apparaissent aussi certains points forts.

Nous avions indiqué, l'année dernière, que nous étions inquiets de l'hémorragie causée par l'exode rural, notamment en pays de montagne, et nous notons qu'un effort est consenti en faveur de ces pays de montagne.

Nous avions signalé également l'effort qui était nécessaire pour restructurer les exploitations, et j'ai souligné tout à l'heure les résultats obtenus, en ajoutant qu'il ne fallait pas négliger les équipements collectifs. Or nous ne pouvons que regretter que les actions privilégiées pour 1974 soient financées aux dépens de certains équipements collectifs, qui ont pourtant une importance capitale. Si l'on veut que le milieu rural soit accueillant pour les gens de la ville, si l'on veut y maintenir un potentiel humain qui comprendra, non seulement des agriculteurs, mais aussi beaucoup d'autres personnes, il faut y développer ces équipements collectifs.

M. Joseph Raybaud. Très bien!

M. Paul Driant, rapporteur spécial. Il faudra donc marquer plus nettement l'intérêt que présenteront ces équipements collectifs, notamment pour permettre toutes les formes de loisirs.

En fait, monsieur le ministre, l'agriculture française évolue très vite, les structures s'améliorent et le nombre des agriculteurs diminue, encore trop pour ce qui est des jeunes.

Le Gouvernement, depuis des années, parlait de la sauvegarde de l'exploitation familiale. Par la suite, modifiant un peu la formule, il a parlé de l'exploitation à direction personnelle. Quoi qu'il en soit, les faits sont là, l'évolution est irréversible et je ne le conteste pas. Il faut donc essayer de discipliner la mutation que l'on enregistre en tenant compte de la pyramide des âges et de la nécessité d'exploiter de grandes surfaces, tout au moins des surfaces suffisantes pour justifier l'usage d'un matériel coûteux et pour maintenir en milieu rural un potentiel humain suffisant.

L'agriculture de demain produira plus que celle d'aujourd'hui, en employant moins de monde. Il faut donc étoffer le monde rural pour maintenir son équilibre humain.

Là aussi, nous avons la satisfaction de voir que l'on porte l'effort sur les productions animales plutôt que sur les productions végétales. Nous ne voulons pas opposer les producteurs d'une catégorie à une autre. Depuis quelque quinze ans, à cette tribune je fais remarquer qu'il est dangereux de ne pas soutenir les productions animales et que, tôt ou tard, nous devons en subir les conséquences financières.

J'ai lu, ces jours derniers, monsieur le ministre, un livre sur le paysan d'Europe qui a été publié par un paysan écrivain de la Haute-Marne. J'en extrais ce passage: « La terre, on la travaille parce qu'on l'aime, avant de le faire par intérêt. Le métier de paysan est l'un des plus beaux. On y est indépendant, en dépit de tant de contraintes. A tout instant, on crée, on est toujours en train de se jauger, de s'analyser, d'apprécier de quoi l'on est capable. »

Je le répète, ce budget n'est pas parfait — vous n'avez pas non plus la prétention de l'affirmer, monsieur le ministre — mais il a pris un certain nombre d'options, notamment dans le cadre de cette conférence annuelle au cours de laquelle les représentants des professionnels et du Gouvernement arrêtent ensemble les priorités.

Nous constatons qu'on a respecté certaines priorités et non certaines autres. Quoi qu'il en soit, l'agriculture représentera toujours dans ce pays un potentiel économique important. Il serait terriblement regrettable de ne pas la soutenir sur le plan humain, sur celui de l'équilibre biologique, de l'équilibre économique, de l'équilibre des balances commerciales.

Telles étaient, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réflexions que la commission des finances m'avait chargé de présenter à propos de ce budget. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

M. Octave Bajoux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du budget de l'agriculture présente, depuis plusieurs années, une caractéristique qui lui est propre.

En effet, le débat budgétaire devant le Parlement intervient après une autre discussion entre les représentants du Gouvernement et ceux des professionnels réunis à l'occasion de ce qu'il est convenu d'appeler désormais la « conférence annuelle ». Cette conférence se termine par la détermination d'un certain nombre de priorités qui trouvent ensuite leur traduction dans les documents budgétaires.

Il ne saurait être question, pour nous, de regretter cette concertation au sommet entre le Gouvernement et la profession, bien au contraire, car elle nous apparaît indispensable et ce qui est vrai pour le monde agricole ne l'est pas moins pour les autres secteurs socio-professionnels. Pour l'avoir oublié récemment, à propos des détaillants en fruits et légumes, le ministre de l'économie et des finances s'est trouvé dans l'obligation de faire machine arrière.

Néanmoins, et je reviens au budget de l'agriculture, votre commission des affaires économiques et du Plan estime que la situation n'est pas satisfaisante car le rôle du Parlement se trouve, en quelque sorte, réduit à la portion congrue. En effet, alors que les représentants professionnels — une fois encore, nous nous en réjouissons — sont associés, dans une certaine mesure, à la préparation du budget, le Parlement, lui, n'a pratiquement que le choix entre l'approbation en bloc et le rejet pur et simple.

Nous estimons que le Parlement devrait, lui aussi, être associé à l'élaboration du budget. Les commissions compétentes pourraient, par exemple, désigner quelques représentants qualifiés pour participer à une concertation préalable avec le Gouvernement.

Il s'agit là, monsieur le ministre, d'une question à laquelle la commission des affaires économiques attache beaucoup d'importance et je serais heureux que vous nous fassiez part de votre point de vue à ce sujet.

L'an dernier, nous avons pris acte, avec satisfaction, du fait que le traditionnel budget de l'agriculture était devenu le budget de « l'agriculture et du développement rural », car, vous le savez tous, ce budget est de moins en moins spécifiquement agricole.

Malheureusement, nous constatons avec regret que, dans les documents officiels, on persiste à entretenir une confusion, à savoir que l'ensemble des crédits budgétaires, qui représente une masse importante — plus de 25 milliards de francs actuels — bénéficie exclusivement à l'agriculture et donc aux agriculteurs qui font ainsi figure de privilégiés.

En effet, on retrouve constamment, dans les documents officiels — et même parfois, hélas ! dans la littérature professionnelle, par contagion, sans doute — des formules comme « l'ensemble des crédits bénéficiant à l'agriculture... » ou « l'effort financier consenti au profit de l'agriculture... », etc.

Au nom de la commission des affaires économiques, monsieur le ministre, j'attire à nouveau votre attention sur ce point, car ces formules, qui sont inexactes et psychologiquement très regrettables, font apparaître à tort les paysans comme les grands profiteurs de la manne de l'Etat.

En réalité, les crédits concernant l'aménagement de l'espace rural et les travaux collectifs ruraux intéressent l'ensemble du monde rural. Il en va de même pour les subventions qui, sous forme de bonifications d'intérêts, transitent par la caisse nationale de crédit agricole.

L'importante masse des crédits sociaux du budget annexe des prestations sociales agricoles, qui sont l'expression de la solidarité nationale, bénéficient, pour une bonne part, soit à des enfants qui, en majorité, ne seront jamais agriculteurs, soit à des retraités qui ont quitté la profession.

Les crédits affectés à l'enseignement agricole sont rattachés au budget de l'agriculture alors que, pour les autres professions, le financement de l'enseignement technique trouve sa place dans le budget de l'éducation nationale.

Même les crédits destinés à financer la politique agricole commune ne jouent pas au bénéfice exclusif de l'agriculture. Certes, ils sont une garantie du revenu agricole contre une baisse des cours, mais ils constituent aussi une garantie des consommateurs contre leur hausse. On l'a bien constaté ces temps derniers : quand l'abondance a fait place à une relative pénurie, le cours mondial de certaines denrées, comme le blé ou le sucre, a dépassé le prix européen.

Et je pourrais continuer cette démonstration. Il est donc foncièrement inexact de parler constamment de « crédits bénéficiant à l'agriculture » ou « consentis au profit de l'agriculture ». Je veux croire, monsieur le ministre, que vous partagez pleinement cette façon de voir et je me permets de faire une suggestion raisonnable, celle de bannir une fois pour toutes de la littérature officielle ces formules inadéquates et de les remplacer par une autre, beaucoup moins contestable, par exemple « crédits relevant du ministère de l'agriculture », ce qui est tout différent.

Ce serait beaucoup plus conforme à la vérité et cela m'éviterait de revenir chaque année sur une question à laquelle, pour des raisons surtout d'ordre psychologique, la commission des affaires économiques attache un intérêt certain.

M. Emile Durieux. Très bien !

M. Octave Bajeux, rapporteur pour avis. Cela dit, comment se présente l'ensemble des dotations budgétaires ? Globalement, les crédits de paiement passent de 22.168 millions de francs en 1973 à 25.355 millions de francs en 1974. Ils accusent donc une progression de 14,3 p. 100, supérieure à celle de l'ensemble du budget de l'Etat qui est de 12,4 p. 100.

Je me garderai bien, mes chers collègues, d'évoquer ici les importants problèmes posés par le B. A. P. S. A. et surtout par l'enseignement agricole puisqu'ils feront l'objet de rapports spéciaux.

Par ailleurs, pour respecter le temps de parole qui m'est imparti et après le rapport d'ensemble que vient de présenter notre collègue, M. Driant, au nom de la commission des finances, je limiterai, pour l'essentiel, mes observations aux crédits d'équipement ou d'investissements puisqu'ils conditionnent la modernisation de notre agriculture.

En matière d'équipement, les autorisations de programme progresseront, pour 1974, d'environ 11 p. 100 en valeur nominale. Cependant, les diverses catégories d'équipement connaissent des évolutions sensiblement différentes.

C'est le secteur de l'aménagement de l'espace rural qui est le mieux traité puisqu'on enregistre une progression moyenne de 12 p. 100.

Pour l'adduction d'eau, les crédits prévus passent de 117 millions de francs à 131,7 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter les dotations du fonds de développement des adductions d'eau qui atteindront 195 millions de francs, ainsi que 20 millions de francs au titre de la rénovation rurale.

Malgré leur augmentation, ces crédits ne permettront pas un accroissement sensible des engagements de programme. Des retards sont encore importants, notamment dans les pays de la Loire, en Bretagne et dans le Limousin, qui se situent en dessous de la moyenne nationale d'équipement, laquelle représente, en zone rurale, environ 85 p. 100.

Il convient évidemment de signaler les gros efforts entrepris par certains départements qui ont financé, sur leurs ressources propres, des programmes parfois très importants d'adduction d'eau.

En ce qui concerne l'assainissement — je parle de celui des agglomérations et des bourgs, et non de l'hydraulique agricole que j'évoquerai dans quelques instants — les dotations, qui étaient de 94 millions de francs en 1973, s'élèvent à 117 millions de francs pour 1974, soit une progression appréciable de 24,7 p. 100.

Malgré cette augmentation très sensible, l'action des collectivités locales, destinée à accompagner ces programmes d'Etat, restera évidemment indispensable car les besoins sont considérables.

Alors que les crédits relatifs à l'électrification rurale progressent de 81 millions de francs à 90 millions de francs, ceux qui intéressent la voirie rurale bénéficient d'une augmentation spectaculaire en pourcentage — elle est de 62 p. 100 — mais faible en valeur absolue, puisque les dotations n'atteignent que 11.750.000 francs en 1973 et ne s'élèveront qu'à 19 millions de francs en 1974, ce qui est bien peu de chose pour l'ensemble du pays.

Pour en terminer avec l'aménagement de l'espace rural, je signalerai que la progression des divers postes s'opère partiellement au détriment de certains autres, par exemple, de celui des grands aménagements régionaux qui voit sa dotation régresser de 177 millions de francs à 167 millions de francs, cette réduction de crédits devant affecter toutes les sociétés d'aménagement, à l'exception de la société du canal de Provence.

En ce qui concerne le secteur des équipements productifs, la situation est, en règle générale, moins favorable puisque l'augmentation moyenne, en francs courants, n'est que de 8 p. 100, ce qui signifie qu'en francs constants elle est pratiquement nulle.

Mais un examen plus détaillé révèle des évolutions très différentes selon la nature des équipements.

Pour le remembrement, auquel votre commission des affaires économiques attache toujours un grand intérêt — elle y voit, en effet, un moyen efficace d'abaisser les coûts de revient en agriculture — la situation ne s'améliore pas car les autorisations de programme, qui se montaient à 246 millions de francs en 1973, ne passent qu'à 260 millions de francs, soit une augmentation inférieure à la hausse des prix.

Nous enregistrons dans ce domaine un retard très important par rapport au Plan puisqu'en quatre ans nous n'aurons réalisé que 60 p. 100 de ses prévisions. Les besoins restent cependant considérables puisque, au 1^{er} janvier 1973, les demandes en instance représentaient 3.127 communes et concernaient 3.002.000 hectares.

Le retard par rapport au Plan est exactement du même ordre pour l'aménagement hydraulique des terres agricoles, c'est-à-dire pour les travaux de reprofilage des émissaires, pour les drainages souterrains et pour l'irrigation. L'hydraulique agricole avait fait l'objet, il faut le reconnaître, d'un effort particulier dans le budget de 1973. Il faut regretter que cet effort ne puisse être poursuivi en 1974, car les autorisations de programme, qui passent de 135 millions de francs à 137 millions de francs, accusent un recul en francs constants.

Par contre, comme l'an dernier, nous enregistrons avec satisfaction une progression très sensible des dotations allouées pour le stockage et le conditionnement des produits agricoles et alimentaires : elles sont portées de 66,5 millions de francs à 89,7 millions de francs, soit une augmentation de 35 p. 100.

Mais le secteur des industries agricoles et alimentaires, qui avait été cependant reconnu prioritaire par le VI^e Plan, ne fait toujours pas l'objet d'une attention suffisante de la part des pouvoirs publics. Les autorisations de programme qui s'élèvent à 155,5 millions de francs pour 1974 sont du même ordre, en francs constants, que celles de 1973, mais nettement inférieures à celles de 1972.

Depuis le mois de juillet dernier, le comité n° 6 du fonds de développement économique et social n'examine plus les dossiers, car les crédits sont épuisés. La dotation de 1974 sera engagée avant même l'ouverture de l'exercice pour les demandes en instance.

La commission des affaires économiques souligne, chaque année, l'importance qu'elle attache à cette question et l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun ne peut que justifier encore plus son insistance.

Il importe qu'en raison de sa vulnérabilité le secteur des industries agricoles et alimentaires fasse l'objet d'un effort supplémentaire, pour que notre agriculture puisse être dotée d'un appareil de transformation suffisamment efficace.

Nous trouvons dans le budget de 1974 la traduction des priorités qui ont été retenues lors des deux dernières conférences annuelles entre le Gouvernement et la profession. Il s'agit des productions animales et de l'agriculture de montagne. Mais il apparaît bien que cet effort a été fait, pour partie tout au moins, au détriment d'autres secteurs, notamment celui de l'enseignement agricole.

Les aides spécifiques dans certaines zones de montagne passent de 25 millions de francs en 1973 à 206 millions de francs en 1974. Elles permettront de financer, dans la limite d'une enveloppe de 200 millions de francs, l'indemnité spéciale de 200 francs par vache, qui sera versée aux agriculteurs des communes classées en zones de montagne. Dans la même perspective, il a été décidé de compenser l'augmentation du prix de revient, qui pèse sur les entreprises laitières pour la collecte du lait dans les zones de montagne, grâce à l'inscription d'un crédit de 30 millions de francs qui figure au budget du F. O. R. M. A.

D'autre part, dans le cadre de la politique d'encouragement des activités d'élevage, les crédits prévus pour la prophylaxie des animaux passent de 109,65 millions de francs en 1973 à 176,97 millions de francs en 1974, soit une augmentation de plus de 61 p. 100 et les subventions pour l'encouragement à la sélection animale augmentent de 10 millions de francs, soit une progression de 15,5 p. 100.

Puisque je parle de l'élevage, je me dois de signaler que le secteur des bâtiments d'élevage va connaître en 1974 de sérieuses difficultés. La dotation pour 1974 s'élève à 161 millions de francs et ne progresse pas en valeur réelle par rapport à 1973. Or, il existait, au 1^{er} septembre dernier, 15.000 dossiers en instance et il est certain que l'ensemble des différentes dotations inscrites soit au budget de l'agriculture, soit au F.O.R.M.A., soit au fonds de rénovation rurale, sera de loin très insuffisant pour faire face aux demandes en instance et à celles qui se manifesteront.

En raison de l'importance du problème de l'élevage, la commission des affaires économiques vous demande, monsieur le ministre, de vous pencher tout spécialement sur cette question et d'ajuster les crédits dans le courant de l'année 1974.

Je serais incomplet si je n'ajoutais pas qu'en matière d'équipement, l'effort sera soutenu par les bonifications d'intérêt qui transitent par la Caisse nationale de crédit agricole.

La dotation globale qui intéresse à la fois — il faut le rappeler — les équipements collectifs et les équipements individuels passe de 2.200 millions de francs en 1973 à 2.580 millions de francs en 1974, soit une progression de 17 p. 100.

Il s'agit d'une masse substantielle, certes, mais son augmentation est moins importante qu'il ne paraît au premier abord à la lecture des chiffres. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, deux considérations. Tout d'abord, les crédits de bonification sont affectés, pour une très large part, au financement des prêts en cours. Par ailleurs, en raison de la hausse du loyer de l'argent sur le marché financier, l'écart entre les taux d'intérêt bonifiés et le taux des ressources collectées est allé en s'accroissant fortement. Il en résulte que les bonifications coûtent de plus en plus cher.

Cela dit, nous savons qu'en matière de bonification d'intérêt il s'agit d'un crédit évaluatif et qu'il arrive assez souvent qu'il fasse l'objet d'un complément en cours d'année.

Mes chers collègues, il est temps de conclure. Il faut reconnaître objectivement que, depuis plusieurs années, les pouvoirs publics ont fait un effort important sur le plan social agricole, notamment en faveur des agriculteurs âgés qui quittent la profession.

Il n'en va pas de même pour les agriculteurs qui sont en activité et la critique essentielle que l'on peut adresser à ce budget, comme à ceux des années précédentes, c'est de ne consacrer qu'une part insuffisante à l'équipement et à la modernisation de l'agriculture.

Comme le budget doit être l'expression d'une politique, votre commission des affaires économiques estime qu'on devrait y trouver une volonté plus affirmée de favoriser les investissements, tant sur le plan de la production agricole que sur le plan de la transformation des produits agricoles.

Au cours des années passées, la modicité des crédits d'équipement pouvait, à la rigueur, s'expliquer par le contexte économique. Certains augures ne cessaient, en effet, d'annoncer que nous étions menacés d'une surproduction générale, que le soutien des marchés à l'exportation coûterait de plus en plus cher et qu'il en résulterait bientôt une charge intolérable pour les contribuables européens.

Il est toujours difficile d'être prophète. Mais, tout spécialement dans le domaine agricole où les conditions atmosphériques jouent un rôle décisif, il est sage de ne pas trop s'avancer. Toujours est-il qu'on ne parle plus aujourd'hui de menace générale de surproduction, mais de risques de pénurie dans divers secteurs.

Ce qui est certain, c'est qu'au niveau planétaire le problème de la faim dans le monde n'est pas résolu et qu'il n'est pas sur le point de l'être, puisque le nombre de bouches à nourrir a tendance à augmenter plus vite que la production agricole. Il s'agit là d'un problème fondamental dont on se préoccupe, certes, mais il conviendrait de le faire beaucoup plus activement pour des raisons non seulement d'humanité, mais aussi de sagesse politique. Nous ne pouvons que souscrire, monsieur le ministre, à vos récentes déclarations devant la dix-septième conférence de la F. A. O.

Si l'on mettait, mes chers collègues, pour résoudre ce problème, l'énergie qui a été dépensée et les moyens qui ont été employés pour conquérir la lune ou pour fabriquer la bombe atomique, des progrès considérables pourraient être accomplis au profit de ceux qui ont faim, certes, mais aussi au service de la paix dans le monde. (*Marques d'approbation sur les travées socialistes et à gauche.*)

Par conséquent, la production agricole doit être encouragée et puisque nous parlons de crédits budgétaires, nous regrettons qu'un effort plus marqué ne soit pas fait dans cette direction.

A défaut d'incitation suffisante de la part des pouvoirs publics, il importe que les agriculteurs puissent assurer par eux-mêmes l'indispensable modernisation de leur outil de travail. Nous nous trouvons ainsi ramenés au problème du revenu agricole et au problème des prix car celui-ci joue un rôle essentiel dans la détermination du revenu.

Par la voix du ministre de l'agriculture que vous êtes, le Gouvernement a bien voulu reconnaître qu'en raison du niveau de ses prix à la production l'agriculture n'était pas responsable du climat inflationniste que nous connaissons et il a regretté que certaines baisses à la production ne se fussent pas traduites au stade du détail.

La commission des affaires économiques tient à attirer l'attention du Gouvernement sur les hausses importantes qui affectent divers postes du prix de revient et qui risquent de s'aggraver prochainement. Ne parle-t-on pas, par exemple, d'une hausse de 30 à 40 p. 100 sur les engrais, due notamment au triplement du prix des phosphates par les autorités marocaines ?

Les pouvoirs publics ont trop souvent tendance en période d'inflation à vouloir compenser la hausse générale des prix et des services par une pression sur les prix agricoles. Une telle attitude ne saurait être admise surtout à un moment où il convient de développer la production. Que ce soit au plan national ou au plan européen, la politique des prix ne peut pas ne pas tenir compte de l'augmentation très sensible des divers éléments du coût de revient.

Mes chers collègues, j'en termine. Le budget est une chose, l'action personnelle du ministre de l'agriculture en est une autre.

Tout en déplorant certaines graves insuffisances des crédits dans divers secteurs, la commission des affaires économiques reconnaît qu'un effort financier important est fait par l'Etat. Elle reconnaît aussi que le ministre qui tient actuellement la barre n'a pas ménagé ses efforts, notamment au plan européen pour défendre les intérêts agricoles français.

C'est pourquoi, la commission des affaires économiques propose au Sénat de donner un avis favorable à ce budget. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

M. René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport que j'ai établi au nom de la commission des affaires culturelles a été distribué, mais la somme de documents qui nous parviennent chaque jour ne nous permet pas, bien sûr, de prendre connaissance de chacun d'entre eux. Je n'ai pas pour autant l'intention de vous en infliger la lecture. Dans un premier temps, je vais me contenter de le résumer. Ensuite j'essaierai de poser le vrai problème, celui de l'avenir de l'enseignement et de la formation de nos jeunes agriculteurs.

Quelques pourcentages suffisent à situer ce budget : augmentation d'un peu plus de 9 p. 100 des crédits de fonctionnement de l'enseignement public, augmentation de 1,3 p. 100 des subventions de fonctionnement de l'enseignement privé, augmentation de 15 p. 100 de bourses et de ramassage scolaire, augmenta-

tion de 11,8 p. 100 des crédits d'investissements de l'enseignement public, modification du régime des prêts et subventions d'équipement aux établissements privés, qui ne reçoivent plus que 13,7 p. 100 des crédits d'investissement.

Ces pourcentages sont à rapprocher de l'ensemble du budget de l'agriculture dont les crédits progresseront en 1974 de 14,3 p. 100 et du budget global de l'Etat, en augmentation de 12,4 p. 100.

En eux-mêmes, ces chiffres, considérés sur une seule année, pourraient ne pas apparaître comme catastrophiques, mais, après les réductions massives opérées sur ce budget de 1968 à 1971 — les crédits d'équipement sont passés de 229 à 50 millions seulement et les crédits de fonctionnement de 367 à 271 millions — c'est la sixième année de pénurie que nous abordons.

Est-il besoin de revenir longuement sur les causes de ce revirement brutal ? Nous avons, hélas ! l'occasion de le redire chaque année.

Peut-être avait-on vu trop grand. En 1968, les derniers lycées et les derniers collèges agricoles construits recrutaient difficilement et demeuraient à moitié pleins ou à moitié vides, selon qu'on est optimiste ou pessimiste. Mais c'est dans ces conditions que le coup de barre a été donné.

Votre ministère a alors décidé de faire le recensement des besoins et des moyens : c'est la carte scolaire dont on parle depuis quatre ans.

Selon vos déclarations et celles de votre secrétaire d'Etat, M. le docteur Pons, de l'an dernier, le problème de cette carte scolaire devait être réglé au début de 1973, puisque seules deux régions n'avaient pas encore apporté leur réponse, et le budget de l'enseignement agricole était annoncé comme devant être normal et fonctionnel en 1974. Ce n'est malheureusement pas le cas.

Les coupes sombres qu'a subies ce budget depuis 1968 ont été opérées uniformément, aveuglément, sans référence aux besoins. Lorsque vous diminuez dans la même proportion les ressources des petits et celles des grands, vous faites toujours plus de mal aux petits !

Les lois de programme qui ont fait suite à la loi d'orientation de 1960 avaient permis de mettre en place les structures destinées à son application. S'il est certain que des exagérations se sont manifestées dans quelques secteurs — exagérations en nombre, en grandeur et parfois en luxe — il est non moins certain qu'il reste encore beaucoup à faire dans d'autres secteurs. On peut dire que nous sommes en présence d'une symphonie inachevée.

Des protestations justifiées émanent tant de l'enseignement public que de l'enseignement privé. Un lycée agricole sur trois ne dispose pas encore de son exploitation. Certains lycées et collèges attendent encore les crédits qui permettraient leur finition. D'autres ne reçoivent aucun crédit d'entretien, ce qui est — vous en conviendrez — une bien mauvaise économie. Dans tel lycée, les salles d'études sont très insuffisantes pour 240 élèves, alors que les locaux d'internat permettent d'en accueillir 400. Ce n'est là qu'un exemple parmi bien d'autres.

Sur le plan du fonctionnement, la création de 75 nouveaux postes budgétaires ne règle pas le problème du grand nombre d'auxiliaires et de vacataires auxquels il faut faire appel, ni celui du classement indiciaire.

Quant à l'enseignement privé, qui fonctionne dans le cadre de la loi d'orientation de 1960, il est encore plus mal loti. Il ne reçoit que 13,7 p. 100 des crédits d'équipement, alors qu'il accueille 64,2 p. 100 des effectifs. J'ai souligné tout à l'heure que les crédits qui étaient prévus en 1974 pour son fonctionnement n'augmenteraient que de 1,3 p. 100.

Certes, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, ainsi que devant notre commission des affaires culturelles, que cela n'empêcherait pas le relèvement du taux de subvention journalière de 10 p. 100. Mais trois remarques importantes sont à faire.

Il semble que ces prévisions ne tiennent compte que des établissements déjà reconnus, mais aucunement de ceux qui, bien qu'existant depuis plusieurs années, attendent la carte scolaire précisément pour être reconnus. Si une augmentation de crédits n'intervient pas, les décisions que vous nous avez promises de prendre prochainement n'auront aucun effet avant 1975.

Il n'est pas tenu compte de la demande présentée par les maisons familiales d'éducation et d'orientation de voir l'alternance prise financièrement en charge et ce au moment où cette pédagogie de pointe est prise en exemple par le ministère de l'éducation nationale.

Enfin, cette progression de 10 p. 100 que vous annoncez ne peut compenser le retard accumulé depuis plusieurs années. Elle se situe même au-dessous de toutes les augmentations annuelles prévues, notamment celle qui concerne le salaire du personnel, lequel, rappelons-le, n'aura droit à la retraite qu'à l'âge de soixante-cinq ans.

Après ce long prologue, qui résume l'essentiel, voici, rapidement évoqués, quelques points particuliers cités dans mon rapport écrit auquel je vous renvoie pour plus amples détails.

Je ne reviens plus sur les crédits prévus pour l'enseignement technique agricole : je viens de les évoquer. C'est le grand point noir de ce budget qui provoque une désapprobation générale.

En revanche, il faut reconnaître qu'un effort particulier a été accompli au titre de l'enseignement supérieur et que les crédits prévus pour 1974 permettront de poursuivre cet effort.

L'école nationale d'ingénieurs des techniques agricoles d'Angers fonctionne maintenant à effectif complet et l'on vient d'enregistrer avec satisfaction l'ouverture de l'école nationale d'ingénieurs des techniques des industries agricoles et alimentaires de Nantes.

En matière d'enseignement vétérinaire, on peut noter une tranche importante des travaux de transfert de l'école nationale de Lyon, l'aménagement de celle de Toulouse ainsi que la modernisation et le réaménagement de celle d'Alfort. Notre commission a pris acte de la décision de construire, à partir de 1975, une quatrième école vétérinaire à Nantes. Elle se félicite qu'un effort soit poursuivi dans cette branche d'enseignement dont la qualité est reconnue, même au-delà de nos frontières.

Il faut aussi noter des améliorations aux installations de l'école nationale d'ingénieurs des travaux ruraux et techniques sanitaires de Strasbourg, ainsi que des aménagements à l'école nationale supérieure d'agronomie de Montpellier, d'une part, au complexe agronomique de Dijon, d'autre part.

Votre commission s'est également préoccupée du sort de l'école nationale supérieure féminine de Rennes dont la suppression avait été décidée au début de cette année, décision qui, heureusement, a été par la suite rapportée. Le maintien de cette école est souhaitable car, sans méconnaître les avantages d'un enseignement mixte, il apparaît que certaines tâches sont spécifiquement féminines dans l'agriculture et qu'il est dès lors nécessaire d'organiser un enseignement qui y prépare.

Votre commission renouvelle son approbation au transfert à Palaiseau de l'institut national agronomique de Paris-Grignon, transfert pour lequel n'apparaît d'ailleurs aucun crédit dans votre projet de budget. Ce transfert suscite actuellement de nombreuses controverses, certains craignant qu'il n'entraîne la disparition complète des installations qui doivent, après ce transfert, demeurer à Grignon. Nous souhaiterions, monsieur le ministre, que vous nous fassiez une déclaration précise à ce sujet.

J'ai évoqué, dans mon rapport écrit, la situation de l'institut national de la recherche agronomique. Ses crédits d'équipement sont en augmentation de 15 p. 100 par rapport à l'an dernier, mais les difficultés que rencontre cet établissement concernent son fonctionnement : le montant des crédits nécessaires pour faire face aux augmentations des salaires du personnel ouvrier est prélevé sur les mesures nouvelles. L'incidence financière de cette opération, qui touche 2.300 personnes, est de près de 10 millions de francs, sur un total de 15 millions de francs en mesures nouvelles, soit 64 p. 100 en valeur relative.

Cette situation regrettable doit cesser, car elle freine le développement de la recherche, qui est le but de cet institut, au moment où des besoins vitaux apparaissent, tant en protéines que dans le domaine de l'énergie. D'ailleurs, nos collègues unanimes ont tenu à apporter leur soutien à notre institut national de la recherche agronomique.

Je dois souligner un autre aspect assez favorable de ce budget, celui des bourses, dont le poste est en augmentation de 15 p. 100, comme je l'ai souligné au début de ce rapport. Si cette majoration constitue un effort financier appréciable, il convient toutefois de remarquer que le montant de la part de bourse reste inchangé depuis six ans et demeure fixé à 840 francs pour le premier cycle du second degré. Il ne correspond plus à celui de l'éducation nationale qui, lui, a été légèrement relevé.

Je n'ai pas abordé dans mon rapport le financement de la formation professionnelle continue, puisque ce budget dépend du Premier ministre et qu'il a d'ailleurs déjà été examiné ici.

Vous me permettrez néanmoins de l'évoquer rapidement aujourd'hui, puisqu'il concerne la formation des jeunes gens et des jeunes filles du milieu agricole.

Il a été prévu que l'Etat devait participer au financement des actions de formation professionnelle. Or, depuis 1971, le taux de cette participation a diminué. On en est arrivé à des taux horaires de subvention ne représentant plus qu'une faible partie du prix de revient. Cela paraît d'autant plus choquant que, lorsqu'il s'agit du perfectionnement de salariés, financé par la contribution des employeurs, les organismes de formation demandent des prix très élevés. Il est indispensable d'arriver à une augmentation substantielle des coûts horaires de formation.

Cela concerne en particulier les actions suivantes : les centres de formation technique agricole du second degré, niveau IV, ou de technicien supérieur agricole formant des cadres pour les professions agricoles ou para-agricoles, les centres de formation préparatoire permettant aux jeunes du milieu rural d'accéder à des centres de formation technique, les instituts ruraux d'éducation et d'orientation pour leurs secteurs de préformation, destinés aux jeunes ruraux âgés de seize à dix-huit ans, dans le cadre de conventions avec le ministère du travail.

En conclusion, je vous poserai, monsieur le ministre, une seule question, mais elle est fondamentale : quel avenir entendez-vous réserver à l'enseignement agricole ?

Je vous remercie d'avoir bien voulu consacrer une partie de votre temps, toujours très sollicité, à notre commission des affaires culturelles pour l'analyse de cette partie de votre budget, petite par le montant de ses crédits, mais combien sensible à tous !

Beaucoup ont ou avaient l'impression, devant cette carence des crédits budgétaires que nous constatons depuis plus de cinq ans, que vous vous refusiez à prendre une quelconque décision en matière d'enseignement agricole, le laissant mourir à petit feu. Votre attentisme confirmait cette fâcheuse impression. Ne rien faire, ne pas prendre de décision, c'est la pire des solutions.

La loi d'orientation de 1960 pour l'enseignement et la formation agricole a fait ses preuves. Avec des budgets au rabais, les responsables et militants professionnels et familiaux, qui, par leur action, ont démontré tout le bénéfice que l'on pouvait en tirer, se débattent aujourd'hui au milieu de difficultés qui, pour beaucoup, deviennent insurmontables. C'est là une des causes essentielles d'une certaine diminution des effectifs qui, heureusement, paraît stoppée cette saison grâce à des efforts particuliers, mais il va de soi que ces efforts ne pourront pas durer s'ils ne sont pas encouragés.

Vous n'avez pas annoncé de crédits nouveaux aux membres de notre commission. Nous le regrettons. Nous n'avons retenu qu'une chose, mais elle est essentielle : vous semblez convaincu que cette situation ne peut durer, que l'enseignement agricole est à un carrefour et que le moment de prendre des décisions ne saurait plus tarder.

Vous avez déjà réuni les professionnels pour rechercher avec eux des solutions. Mais est-ce suffisant ? Il m'apparaît très souhaitable que les familles soient, elles aussi, associées à cette recherche. Les professionnels auront toujours tendance à parler métier tandis que les familles rechercheront avant tout la meilleure orientation à donner à la formation de leurs enfants en fonction de leur avenir.

Vous me permettrez de rappeler, malgré le temps qui nous est précieux à tous — mais ce ne sera pas du temps perdu — une phrase parmi d'autres, aussi excellentes, qu'à cette tribune même, la semaine passée, notre excellent collègue, M. Chauvin a prononcée en rapportant le projet de loi Royer. « Ce qui est fondamental, c'est que, conçu dans son ensemble, l'enseignement donne à chacun, compte tenu de ses aptitudes et de ses goûts, une formation générale et des ouvertures professionnelles diversifiées, de façon qu'il ne soit pas l'esclave de son métier, de façon qu'il trouve en celui-ci ce qui lui est nécessaire pour vivre et développer sa personnalité sans être enfermé en lui. »

Monsieur le ministre, nous n'avons pas voulu vous faire un procès d'intention. A une faible majorité, la commission des affaires culturelles du Sénat a donné un avis favorable à l'adoption de votre projet de budget, mais en fonction de vos déclarations relatives à la nouvelle politique que vous envisagez en matière d'enseignement et de formation.

Vous nous avez promis, monsieur le ministre, des décisions en ce domaine pour le début de l'année 1974. La situation actuelle ne peut attendre 1975. Mais quelles que soient les décisions que vous prendrez, les crédits inscrits à votre budget, en raison de leur insuffisance, ne vous permettront pas de les mettre en application.

Pour cette raison et pour vous permettre de les réajuster dans le bon sens, votre commission vous proposera à la fin de cette discussion des amendements portant suppression de crédits.

En terminant, je dois vous faire part du vif souhait de votre commission et de bon nombre de mes collègues de cette assemblée de voir le Parlement pleinement associé à cette réforme. Ce n'est pas dans le pêle-mêle de la discussion budgétaire que nous pouvons étudier sérieusement cet important problème.

Nous souhaitons qu'un grand débat soit organisé au début de la prochaine session de printemps pour une réflexion d'ensemble en liaison avec la discussion du projet de loi sur l'enseignement du second degré, en liaison aussi avec les lois de 1971 sur l'enseignement technologique et la formation professionnelle et la loi encore en navette entre nos deux Assemblées sur le pré-apprentissage.

L'enseignement est un tout. Il doit être coordonné, d'une part, et, d'autre part, il doit faire place aux initiatives valables. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord remercier vos rapporteurs qui, dans des délais très courts, ont examiné à la fois l'ensemble d'un budget complexe et les données essentielles de la politique agricole.

Je vais m'efforcer de vous présenter, d'une façon aussi limitée que possible, pour me contraindre à la même discipline que vos rapporteurs, l'ensemble des actions que ce budget traduit.

Lors du précédent débat budgétaire, je vous avais dit que notre objectif était de promouvoir en France une agriculture puissante, rentable et libérale, pour répondre à des impératifs aussi bien d'ordre économique que d'ordre social.

J'ai observé avec beaucoup d'intérêt que le rapport de M. le président Driant a repris en fait l'essentiel des justifications d'une telle ambition. Quitte à reprendre une partie de sa pensée, je voudrais vous confirmer la mienne en ce qui concerne ces impératifs.

Ces impératifs sont d'abord d'ordre économique. Il est évident que l'augmentation de la population dans le monde, l'augmentation du niveau de vie général des populations, notamment dans les pays industrialisés, enfin la nécessité politique et morale dans laquelle les nations développées seront de répondre à la demande, même non solvable, des pays en voie de développement — demande essentiellement axée sur les produits alimentaires et agricoles — font que nous entrons, petit à petit, dans une période de pénurie qui justifie pleinement qu'un pays qui a la capacité, la tradition et l'expérience de la France, développe systématiquement une agriculture qui doit devenir un élément important de la puissance économique nationale. L'agriculture en est d'ailleurs déjà, en fait, un élément important si l'on observe la part des productions agricoles dans notre balance des paiements, et par conséquent le soutien que l'agriculture apporte à notre monnaie.

Impératifs économiques donc, mais aussi raisons sociales évidentes, dans la mesure où il est indispensable de maintenir en France et en Europe une population agricole active relativement importante. Par conséquent, il faut enrayer ce processus qui, longtemps, a été considéré comme souhaitable, qui s'est développé d'ailleurs plus rapidement dans les autres pays européens que chez nous, à l'exception de l'Italie, et qui a entraîné une certaine désertion de nos campagnes, j'entends l'exode rural. Cette politique est en effet nécessaire pour des raisons de production, mais également pour des raisons d'équilibre de notre société tant sur le plan physique que sur le plan de l'aménagement de notre territoire.

Elle l'est également sur le plan financier, car chacun sait qu'un homme à la campagne coûte beaucoup moins cher à la Nation qu'un homme à la ville. C'est un élément que l'on ne souligne pas assez, et que M. Bajeux, tout à l'heure, aurait pu ajouter à son bilan d'ensemble sur le poids que représente véritablement l'agriculture pour la collectivité nationale.

Elle l'est enfin pour des raisons, je dirai philosophiques, car le monde rural, dans ce siècle de contraintes que nous connaissons — c'est un aspect important des choses — est associé à la sauvegarde d'une certaine idée de notre civilisation et de notre monde dans la mesure où il puise dans son travail même les éléments d'une certaine harmonie de la vie à laquelle nous devons être attachés.

Cette nécessité sociale nous conduit à maintenir le cadre dans lequel cette politique agricole doit être fixée.

Tout d'abord, sur le plan de l'exploitation, la responsabilité personnelle est de plus en plus reconnue par tous les experts comme seule à même de répondre aux exigences économiques de l'exploitation moderne. Il suffit de voir l'échec qu'a connu partout l'exploitation de type industriel ou de type collectiviste pour s'en assurer *a contrario*.

Ensuite, sur le plan européen, la politique agricole commune doit être maintenue. Elle est indispensable, si l'on veut assurer à notre production, dans un cadre préférentiel, les débouchés aux excédents que traditionnellement nous connaissons.

Ce cadre étant tracé, il convient d'apporter des réponses aux questions que se posent les agriculteurs, notamment à celle de l'insertion dans un monde moderne de plus en plus caractérisé par la recherche du confort et des loisirs d'hommes et de femmes qui, trop souvent, se croient, ou sont réellement privés de ces avantages. Nous devons donc rechercher, une amélioration et de leur niveau de vie et de la sécurité de leurs revenus, aussi une amélioration de leur mode de vie.

Le niveau de vie des agriculteurs, de même d'ailleurs que la sécurité de leurs revenus dépendent du prix des produits. C'est aussi un problème communautaire dans la mesure où il implique la mise en œuvre de mécanismes destinés à permettre ou à assurer cette sécurité.

Dans les deux cas nous sommes amenés — M. Driant l'a souligné avec justesse — à rechercher, à amplifier une politique de meilleure hiérarchie des prix agricoles, en étant bien conscients du fait, comme M. Driant l'a dit également, que la production agricole n'est pas en elle-même génératrice d'inflation bien au contraire. Sur ce point, je crois que nous devons, ne serait-ce que pour éclairer une opinion publique trop souvent prompte à juger avec passion, apprécier le fait que l'agriculture ne porte pas de responsabilité dans les tensions inflationnistes que connaissent actuellement les pays d'Europe.

Sur le plan du raisonnement général, c'est une évidence : la stagnation des prix, voire leur diminution, a pour effet une incitation négative à la production et par voie de conséquence un amoindrissement de la production. Or, face à une consommation qui par définition est relativement élastique, l'ajustement s'opère forcément, par la loi de l'offre et de la demande, dans le sens de la hausse des prix à la consommation. Ce phénomène est vérifié par l'observation du quotidien.

Depuis dix ans, les prix agricoles à la production en France ont augmenté à un rythme sensiblement inférieur à celui des prix à la production intérieure brute. En réalité, les prix agricoles, en francs constants, ont baissé depuis dix ans d'environ 5,7 p. 100 — pour prendre un chiffre indicatif retenu généralement par les statisticiens — ce qui correspond en gros à une baisse de 0,6 p. 100 par an.

M. Michel Yver. Ce n'est pas toujours dû à l'action du ministère des finances.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Il s'agit d'une observation économique générale, monsieur le sénateur, et non pas du résultat de telle ou telle politique. Nous assistons en ce moment à un processus de même nature. Les extraordinaires tensions inflationnistes que connaissent actuellement les diverses économies et notamment la nôtre, qui se traduisent par une hausse des prix tout à fait excessive, se produisent au moment même où les prix à la production dans le domaine agricole et alimentaire, en particulier dans des secteurs aussi importants que celui de la viande bovine et celui du vin, baissent très sensiblement.

Enfin, dernier axe de force, le mode de vie : il est certain que si nous voulons maintenir les exploitations agricoles et inciter les jeunes agriculteurs à s'installer, à développer et à moderniser leurs exploitations, nous sommes obligés d'apporter une réponse à ce problème par le développement des éléments de confort et la création d'équipements collectifs — vous avez eu raison de le souligner et M. Bajoux notamment s'en est fait l'écho à juste titre — qui seuls permettront d'apporter au monde rural des satisfactions qu'à tort ou à raison trop de ruraux s'imaginent trouver de façon plus satisfaisante en milieu urbain. Voilà nos axes de force essentiels. Mais leur mise en œuvre ne peut se faire que dans le cadre d'une véritable concertation avec les organisations professionnelles et syndicales représentatives de l'agriculture. Il va de soi que, dans ce monde complexe, nous sommes confrontés à des problèmes techniques de plus en plus difficiles. Mais nous ne sommes plus à une époque où l'on pouvait de Bruxelles ou de Paris concevoir dans des bureaux et imposer sur le plan local des décisions qui, trop souvent, conduisaient à des résultats contraires à ceux que l'on entendait obtenir. Aujourd'hui, il est indispensable de faire participer chaque jour davantage les représentants de la profession à l'élaboration des décisions. C'est la raison pour laquelle nous avons recherché cette collaboration entre la profession et le Gouvernement notamment au niveau des conférences annuelles qui se prolongent d'ailleurs chaque mois dans le cadre de conférences mensuelles.

J'en viens maintenant, rapidement, au budget que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui. Vos rapporteurs l'ont très largement examiné et ce qu'ils en ont dit me paraît tellement juste que je n'ai que peu de commentaires à apporter. Je ferai simplement quelques observations.

On peut indéfiniment discuter — M. Bajoux a eu raison de le préciser — de la valeur réelle des concours de la collectivité nationale à l'agriculture. Je n'entrerai pas dans des détails, à cette tribune, encore que je voudrais progresser dans l'établissement d'un budget plus clair permettant une meilleure appréciation par le Parlement des différents efforts financiers pour l'agriculture et remettre à sa plus juste place cet effort lui-même.

Il n'en reste pas moins que, globalement, les concours de la collectivité nationale à l'agriculture augmentent cette année — vos rapporteurs ont bien voulu le souligner —

arithmétiquement de 14,37 p. 100, c'est-à-dire plus que le budget de l'Etat dont l'augmentation moyenne est de 12,4 p. 100. C'est là l'indication d'une volonté de progresser, autant que faire se peut et en tenant compte des moyens disponibles, dans le sens que je définissais tout à l'heure.

Cela m'amènera à examiner rapidement les points d'application de cet effort en ce qui concerne, tout d'abord, les équipements collectifs ou productifs, ensuite l'orientation de la croissance de notre production, notamment des secteurs les plus sensibles, enfin la formation des hommes.

Je vous entretiendrai en premier lieu des équipements collectifs, c'est-à-dire de ceux qui conditionnent en quelque sorte ce milieu rural dans lequel, de plus en plus, doit s'inscrire la politique agricole.

Les crédits globaux destinés à l'ensemble des équipements dépassent, pour la première fois, le chiffre de deux milliards de francs pour atteindre 2.074 millions. Si l'on y ajoute les différents crédits de paiement qui figurent soit aux services généraux du Premier ministre, soit aux comptes spéciaux du Trésor, l'effort global en matière d'équipement se situe à 2.445 millions de francs, et cela en fonction de la conception traditionnelle de notre budget d'équipement.

Ce budget d'équipement permettra la réalisation intégrale du VI^e Plan. En examinant les annexes au projet de loi de finances, particulièrement celle qui développe les taux de réalisation des quinze ou seize fonctions qui figurent au Plan, vous aurez pu remarquer que la fonction « développement rural » est celle qui connaît le taux de réalisation le plus élevé, 74 ou 76,3 p. 100 selon que l'on retient l'hypothèse haute ou l'hypothèse moyenne du Plan.

C'est la raison pour laquelle je peux vous assurer aujourd'hui, comme je vous l'avais dit l'année dernière, que la fonction « développement rural » dépassera toutes les autres en matière de réalisations, que, cette année, le Plan sera intégralement respecté et probablement dépassé. En tout cas, les crédits dont je vous propose le vote aujourd'hui permettent de faire ce pronostic.

Je tiens d'ailleurs à faire remarquer que le taux d'exécution du Plan, qui figure dans les états annexés au budget, n'est pas représentatif de l'ensemble de la politique d'équipement en matière agricole, car, comme vous le savez, le Plan ne retient pas le deuxième budget d'équipement en matière d'agriculture, celui des prêts bonifiés, c'est-à-dire de la subvention versée par le Trésor à la caisse nationale de crédit agricole, subvention qui permet le financement d'un certain nombre de prêts à des taux bonifiés ou super-bonifiés, qu'il s'agisse de prêts aux jeunes agriculteurs, de prêts spéciaux à l'élevage, de prêts fonciers ou de prêts de la catégorie A aux collectivités locales. Il y a là un élément fondamental de notre équipement agricole, soit individuel, soit collectif, qui représente à lui seul plus de la totalité du budget d'équipement traditionnel de l'agriculture puisque, cette année, c'est au niveau de 2.580 millions de francs, en augmentation de 17 p. 100 par rapport à l'année dernière, qu'est fixé le montant de cette subvention, de ce deuxième budget d'équipement qui, à mes yeux, je ne vous le cache pas, dans le cadre des ambitions qui sont les nôtres pour la modernisation de notre agriculture, est d'une importance beaucoup plus grande que l'autre budget d'équipement.

A cet égard, je voudrais dire à M. le président Driant qui, par discrétion, n'a pas voulu développer ce thème, combien nous sommes reconnaissants à cet extraordinaire instrument qu'est le crédit agricole, aussi bien au travers de ses caisses régionales que par la synthèse exprimée dans sa caisse nationale et qui, sans aucun doute, est l'un des éléments absolument essentiels de l'avenir de notre développement agricole.

Revenant aux équipements collectifs, j'en aborderai les principales rubriques, car certaines inquiétudes ont pu se faire jour ici ou là — elles ont été traduites par vos rapporteurs — quant à la possibilité de faire réellement face aux besoins ou même aux engagements en matière d'équipements collectifs.

En ce qui concerne l'eau, les crédits passent de 117 millions de francs en 1973 à 131 millions de francs cette année, auxquels s'ajouteront les 195 millions de francs provenant du fonds national des adductions d'eau, soit un total de 326 millions de francs.

Certains sénateurs se sont fort justement inquiétés, notamment en commission, de la possibilité de tenir les engagements pris par le Gouvernement quant à l'achèvement du programme d'adduction d'eau en quatre ans et demi avec les crédits ainsi inscrits. Je suis heureux de pouvoir vous donner cette confirmation et de vous en apporter la démonstration.

J'ai fait procéder, à la suite du discours prononcé à Provins par M. le Premier ministre, à une évaluation des besoins restant à satisfaire. J'en connais depuis quelques semaines le bilan. Ils représentent environ 12 milliards de francs, à savoir : 7,5 milliards pour la desserte et 4 milliards pour les renforcements.

A la fin de 1974, 1.300 millions de francs de subventions auront été consacrés à l'alimentation en eau potable alors que le VI^e Plan avait prévu une somme de 1.520 millions de francs. On peut donc en déduire que le taux de réalisation du Plan en matière d'eau est de 81 p. 100.

En 1974, le volume des travaux sera de l'ordre de 1.600 millions de francs, soit le cinquième des travaux nécessaires pour terminer la desserte totale du territoire telle que nous avons pu l'apprécier, les chiffres que j'ai précédemment cités tenant compte, d'ailleurs, des augmentations de prix prévisibles au cours des cinq années à venir.

Il est évident que, dans les prochains budgets, la croissance annuelle de ces crédits se poursuivra. Cela me conduit à dire que, normalement, et sauf accident exceptionnel qui interrompt naturellement, pour je ne sais quelle raison, la croissance des crédits d'adduction d'eau — mais votre assemblée, de même que l'Assemblée nationale, seront je pense assez vigilantes pour éviter un tel accident — cette croissance des crédits devrait permettre de terminer le programme d'adduction d'eau avant le délai de cinq ans indiqué par M. le Premier ministre.

J'en viens à l'assainissement. Chacun sait à quel point, ayant commencé très tard à se préoccuper de ce problème, nos communes sont en retard et combien cette situation est gênante au regard de l'aménagement de nos bourgs ou de nos villages, notamment de ceux qui ont la légitime prétention de développer leur tourisme. Dans ce domaine, j'ai donné à mes crédits une certaine priorité. En effet, les crédits d'assainissement fixés à 110 millions de francs connaîtront, par rapport à l'année dernière, une progression de 17 p. 100.

Les crédits destinés à l'électrification, avec 90 millions de francs, augmentent de 10 p. 100. Un raisonnement analogue, que le temps ne me permet malheureusement pas de développer, mais que je tiens à votre disposition et que je crois avoir fait devant la commission des finances, me permettrait de vous démontrer que, comme en matière d'adduction d'eau, les moyens financiers prévus au budget de 1974 permettront de tenir les engagements pris par le Premier ministre dans son discours de Provins.

Enfin, vous aurez observé une augmentation sensible des crédits pour la voirie rurale, 70 p. 100, sur un chiffre certes plus faible que les masses que nous venons d'examiner rapidement. Cette augmentation correspond, en fait, à mon intention de donner, dans ce domaine, une priorité accrue aux régions de montagne, notamment pour la desserte des exploitations agricoles rentables mais souvent handicapées par des problèmes de voirie alors que certaines municipalités n'ont pas les moyens de mettre en œuvre des investissements parfois onéreux pour desservir une seule exploitation.

Je souhaite, dans ce budget, mettre l'accent sur les problèmes de la montagne. Je reviendrai ultérieurement sur les décisions prises à la conférence annuelle et qui sont relatives à des aides directes et compensatoires aux agriculteurs de montagne. Mais je voudrais tout de suite préciser que, dans le cadre du budget d'équipement, j'ai décidé de transformer nos méthodes d'attribution des subventions, tant en faveur des équipements collectifs qu'en faveur des équipements individuels, c'est-à-dire des exploitations, en améliorant le régime spécial dont bénéficient parfois les zones de montagne et en accordant à ces régions, dans tous les domaines, des taux de subvention sensiblement plus élevés que dans le reste de la France et qu'elles ne connaissent pas jusqu'ici.

J'ai, en outre, créé un régime particulier de financement, à un taux très élevé, des investissements qui devront permettre le désenclavement, en matière de voirie, d'électrification, d'adduction d'eau, etc. des exploitations isolées qui sont malheureusement nombreuses dans les régions de montagne. Je serai heureux de vous rendre compte des résultats de cette action dès qu'ils seront connus, c'est-à-dire avant la fin de l'année. Nous discutons actuellement les derniers éléments de cette réforme avec les organisations professionnelles.

Dans le même esprit, j'ai augmenté sensiblement les crédits du fonds d'action rurale, qui sont portés de 40 à 41,5 millions de francs, les 8,5 millions de francs supplémentaires par rapport à l'année dernière devant être affectés à la mise en valeur globale de certaines zones de montagne qui seront choisies essentiellement en raison de la présence sur place d'hommes susceptibles d'être les promoteurs ou les animateurs d'une action de rénovation d'ensemble.

La rénovation rurale, qui intéresse beaucoup et de plus en plus les régions de montagne, connaît également un accroissement important, puisque les crédits qui y sont affectés passent de 103 millions à 112,2 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter 15,9 millions de francs provenant du budget des services du Premier ministre.

Voilà pour les équipements collectifs. Certes, et vos rapporteurs l'ont indiqué, ils pourraient être mieux traités, car il est toujours souhaitable d'accélérer la mise en place des équipements nécessaires à l'équilibre de notre monde rural. Mais, cette année, ils ne sont pas pour autant négligés car, en toute hypothèse, ils se situent très exactement dans le cadre de la programmation et de la réalisation du Plan.

Cela ne signifie pas que les équipements productifs aient été sacrifiés. Sur ce point, je voudrais formuler quelques observations.

J'ai dit tout à l'heure que l'élément essentiel d'action en matière d'équipements productifs était celui qui résultait des prêts beaucoup plus que des subventions, car le prêt a en soi un impact économique et une valeur sociale sans aucun doute supérieurs à la subvention, à condition, bien sûr, qu'il soit adapté aux conditions de l'équilibre économique. C'est ainsi que les prêts bonifiés ou superbônifiés connaissent globalement une augmentation de 17 p. 100 par rapport à l'an dernier. Cette augmentation se poursuivra en 1974. En outre, la création, à partir du 1^{er} janvier, de plans de développement — je pense que la commission de Bruxelles aura bien voulu, d'ici là, accepter nos propositions dans ce domaine — marquera notre intention de poursuivre systématiquement une action tendant à mettre à la disposition des agriculteurs, grâce au réseau du Crédit agricole, les moyens de moderniser leur exploitation dans des conditions conformes à l'équilibre économique. Dans le même esprit, un effort important a été fait pour les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural. L'an dernier, votre assemblée marquait à la fois sa satisfaction de voir sortir d'une période où les crédits S. A. F. E. R. avait stagné pendant trois ou quatre ans et sa volonté de les voir à nouveau augmenter. C'est à cette préoccupation que j'ai voulu répondre cette année dans le budget. Vous avez pu constater, en effet, que les crédits des S. A. F. E. R. sont passés cette année à 60 millions de francs en partant de 51,8 millions de francs l'année dernière, ce qui représente une augmentation de 18 p. 100. Ainsi donc l'objectif de 100.000 hectares qui a été rappelé par vos rapporteurs sera effectivement atteint.

En outre, une prochaine réforme de l'indemnité viagère de départ qui sera soumise à votre assemblée, nous permettra de rendre celle-ci plus attractive. Malgré des résultats extrêmement positifs cette indemnité viagère de départ commence à s'essouffler et demande à être adaptée. D'autre part, le Gouvernement a adopté, ce matin même, en conseil des ministres, un texte par lequel les groupements fonciers agricoles pourront bénéficier de l'intervention des S. A. F. E. R. Ainsi notre action sera plus souple et mieux adaptée à l'amélioration des structures d'exploitation.

Je sais, comme M. Bajoux l'a dit tout à l'heure, que le remembrement permettra à un certain nombre d'orateurs d'exprimer leur tristesse ou leur déception. Les crédits, en effet, augmentent, et passent à 260 millions de francs. Destinés à la réalisation de 370.000 hectares de remembrement, ils sont insuffisants au regard de nos ambitions. Des contraintes globales ne m'ont pas permis, dans le cadre des enveloppes dont je disposais et après la réforme mise au point avec l'accord des organisations professionnelles et syndicales, d'aller beaucoup plus loin. On enregistre néanmoins des progressions sensibles par rapport à l'année dernière. Telles sont les quelques observations que je voulais présenter sur les équipements.

Je dirai — si vous le voulez bien — quelques mots sur l'orientation des productions. Je n'aurai pas ici la prétention d'évoquer tous les problèmes que les différentes productions agricoles nous posent actuellement, à un moment où — je le dirai tout à l'heure — les cours des plus importantes d'entre elles connaissent une baisse très préoccupante tant pour le revenu des agriculteurs que pour la crédibilité même d'une politique d'incitation à la production mais qui, néanmoins est essentielle pour l'avenir, au-delà des difficultés de la conjoncture présente.

J'évoquerai simplement, me réservant de répondre aux orateurs sur les autres produits, deux problèmes, celui de l'élevage et celui du vin.

En ce qui concerne l'élevage, je vous rappelle que notre action s'est déroulée sur un certain nombre d'axes. Tout d'abord, par la mise en place d'une procédure de concertation permanente, c'est-à-dire associant la profession à l'élaboration et à la prise de la décision au travers de la commission nationale et des commissions régionales d'orientation de l'élevage ; par la concertation interprofessionnelle, par la création de l'Office national interprofessionnel du bétail et des viandes qui achève maintenant son installation. Au-delà de ses missions, des éléments techniques du marché, de la mise en œuvre de l'intervention permanente, cet office présente, à mes yeux, l'avantage fondamental de donner pour la première fois aux

producteurs, c'est-à-dire aux éleveurs, la coresponsabilité de la gestion d'un marché dont ils étaient en général exclus et qui, par conséquent, se faisait à leur détriment.

Deuxième préoccupation impérieuse : le soutien des cours et des revenus. Il peut paraître paradoxal de l'évoquer et de l'affirmer au terme d'une période qui a été marquée par une baisse très sensible des cours à la production en matière de viande ; mais cette baisse que nous avons tous essayé d'enrayer ou de limiter, ne fait que nous engager davantage dans la mise en œuvre des moyens qui permettront, dans l'avenir, de limiter ces fluctuations catastrophiques. Je confirme ici que l'intervention permanente que nous avons eu tant de mal à obtenir à Bruxelles, à la fin de l'année dernière, freinant ces fluctuations et leur effet sur les revenus, n'a évidemment de sens que dans la mesure où le prix d'intervention se situe à un niveau conforme à ce que doit être le revenu minimum garanti pour l'agriculteur. C'est la raison pour laquelle je serai amené, comme l'année dernière, à l'occasion de la prochaine discussion sur les prix, à Bruxelles, à demander une augmentation très substantielle du prix d'orientation et, par voie de conséquence, du prix d'intervention de la viande bovine. Cette augmentation est indispensable pour les raisons que nous connaissons tous, mais aussi parce qu'elle correspond à cette politique de meilleure hiérarchie des prix, que soulignait M. Driant en rappelant d'ailleurs, à juste titre, que le Sénat en avait proclamé la nécessité depuis de bien nombreuses années.

Dans le même esprit d'organisation du marché, je vous confirme que les travaux relatifs à la mise en place de l'organisation interprofessionnelle en matière de lait se poursuivent normalement. Dans les prochains jours ou, plus exactement, un tout prochain soir, nous arrêterons, je pense, définitivement avec les organisations professionnelles et syndicales agricoles, les modalités de fonctionnement de cette organisation qui est fondée, je le rappelle, d'une part, sur un système contractuel, conventionnel, comportant la fixation d'un prix minimum national garanti, d'autre part, sur la mise en place de conventions collectives, en quelque sorte, entre les producteurs et le transformateur au niveau du bassin ou de la zone de transformation ou du centre transformateur. Ces conditions permettront de répondre à ce besoin de sécurité que, très légitimement, demandent les agriculteurs.

Enfin, en matière laitière, l'organisation interprofessionnelle pourra probablement être mise en place dès le début de l'année prochaine et le système contractuel dès le début de la campagne, c'est-à-dire au 1^{er} avril prochain.

Le troisième axe d'efforts porte sur les investissements. Il s'agit du système des prêts superbonifiés à 4,5 p. 100 consentis pour les bâtiments d'élevage, pour l'accroissement de cheptel ou pour des investissements liés à l'amélioration de la production fourragère.

Partis de 168 millions de francs en 1972, nous avons consacré à cette action neuf cents millions de francs à la suite des dernières décisions prises par la conférence annuelle en 1973. Tout permet de penser qu'en 1974 des sommes au moins égales seront affectées à la même mission. Je sais qu'actuellement les caisses régionales possèdent en général un nombre de dossiers très excédentaires par rapport aux moyens qui ont été mis à leur disposition dans le cadre de la division en quotas départementaux de ces neuf cents millions de francs. Je crois qu'un certain nombre d'investisseurs ont marqué une hâte un peu excessive, craignant que ce système de prêts ne soit pas permanent. Cette attitude a entraîné une demande probablement supérieure, à mon avis, à la demande normale qui sera exprimée lorsque tous les intéressés auront compris que — je l'affirme une fois de plus du haut de cette tribune — le système mis en place par les décrets du 4 janvier dernier est un système permanent de financement de l'élevage et ne résulte pas d'une mesure temporaire prise au gré des circonstances, pour quelques mois seulement.

Quatrième axe d'effort : la montagne. Il s'agit d'une priorité demandée par les organisations professionnelles et retenue par le Gouvernement ; elle se traduira pour le budget de 1974 par une indemnité compensatrice justifiée par le fait que dans les pays de montagne il est plus difficile, donc plus coûteux, d'élever du bétail. Une prime à l'U. G. B., au taux de deux cents francs par vache, sera, dès 1974, versée aux propriétaires de cheptel en zone de montagne, à concurrence d'un montant de deux cents millions de francs inscrit dans le budget de 1974.

Cette prime, je le rappelle, intéresse également les équivalents en U. G. B. des ovins et des caprins. Je précise aujourd'hui qu'à la suite des discussions qui ont eu lieu la semaine dernière à Bruxelles sur les modalités de la directive « montagne », la France a pu obtenir satisfaction sur ses revendications

fondamentales et qu'ainsi le régime que nous avons arrêté à la conférence annuelle — fortement contesté à l'origine par la commission et contredit par ses premières propositions — se trouve maintenant parfaitement conforme à la directive adoptée par le conseil des ministres de la Communauté. En effet, elle n'est plus simplement une directive « zones défavorisées », qui, c'était logique et tout à fait naturel, excluait tout le cheptel laitier du bénéfice de ces primes, mais une véritable directive « zones de montagne » établissant pour celles-ci des critères de la même nature que ceux qui sont retenus pour accorder des avantages spécifiques et compensatoires des inconvénients que connaissent les agriculteurs en montagne. La prime à l'U. G. B. peut être accordée à tout le cheptel, qu'il soit laitier ou de race à viande, sans aucune discrimination, conformément au vœu que nous avons très fermement formulé à Bruxelles.

Parallèlement, vous trouverez dans ce budget un crédit d'une trentaine de millions de francs destiné à couvrir une partie des frais de ramassage de lait qui, en montagne, sont évidemment plus élevés que dans les grandes régions laitières traditionnelles et qui seront ainsi subventionnés au taux de 2 centimes par litre.

Enfin, les autres priorités, en matière d'élevage, arrêtées lors de la dernière conférence annuelle ont été également retenues dans le budget.

Nous assistons à une amplification de la lutte contre la brucellose. Je vous avais dit, l'année dernière, que le budget de 1973 ne traduisait pas un effort exceptionnel, mais que cet effort serait non seulement reconduit, mais amplifié dans le budget 1974. L'augmentation des crédits est de 60 p. 100. Les crédits destinés aux actions en faveur des améliorations génétiques augmentent de 35 p. 100 par rapport à l'année dernière. En ce qui concerne les moyens mis en œuvre pour la politique des contrats régionaux qui, à mes yeux, est un élément important dans notre action en matière de développement agricole régional, les crédits prévus au F. O. R. M. A. passent de 195 millions en 1973 à 275 millions pour l'année 1974. Telles étaient mes réflexions en ce qui concerne notre politique de l'élevage.

Je voudrais évoquer brièvement le problème du vin. Nous connaissons, actuellement, une campagne exceptionnelle, je dirai même historique, en quantité, de surcroît, excellente en qualité. Et cela, bien entendu, par le jeu normal des lois économiques, se traduit par une baisse des cours qui, d'ailleurs — je le dis tout de suite et j'y reviendrai — me paraît intervenir dans des conditions tout à fait excessives et non justifiées par la situation réelle du marché.

Cette situation se trouve quelque peu en contradiction avec nos efforts et nos ambitions. Nous avons arrêté l'année dernière en liaison avec la profession agricole — et nous le réaliserons avec ténacité — un programme fondé sur la poursuite de trois objectifs : la modernisation des structures de production, de vinification et de commercialisation ; l'amélioration de la qualité de nos vins du Midi et, enfin, l'assurance de la sécurité du revenu par la mise en place de mécanismes adaptés à un système de garanties de bonne fin très justement demandé par les viticulteurs.

Nous avons fait, à Bruxelles, toutes les démarches nécessaires, bien entendu, et si au départ nous nous sommes heurtés à une certaine indifférence générale ou à une certaine suspicion, nous avons eu la satisfaction de constater que, dans les propositions de la commission, la réforme du règlement viti-vinicole 816 est bien inscrite, certes d'une façon qui n'est absolument pas satisfaisante pour nous et que je ne considère pas comme devant être adoptée en l'état, mais qui nous permettra au cours de la discussion, j'en suis sûr, d'obtenir les améliorations nécessaires à la mise en œuvre de la politique que nous avons arrêtée à ce sujet.

Dans l'immédiat, la situation du marché du vin — je vous l'ai dit — me préoccupe. C'est la raison pour laquelle j'ai été amené, dans un premier temps, à intervenir auprès de la commission pour obtenir la mise en place immédiate d'un système de contrats. La commission a bien voulu proposer, hier, au comité de gestion, qui les a adoptées, deux mesures très importantes qui permettent, d'une part, de suspendre jusqu'au 1^{er} mai les dispositions du règlement n° 1437, qui interdisait de déclencher l'aide au stockage lorsque le prix du marché dépasse le prix d'orientation et, d'autre part, d'ouvrir des contrats à court terme dès le 1^{er} décembre dans les zones C. 2 et C. 3, c'est-à-dire dans les zones recouvrant tous les départements gros producteurs du Midi ; enfin, de prévoir la possibilité de transformer, le 15 décembre, tous ces contrats à court terme en contrats à long terme. Au début de la semaine prochaine, un nouveau comité de gestion prendra la décision d'ouvrir les contrats à long terme et fixera, en hausse je l'espère, conformément à notre demande, le montant de la prime de stockage.

Par ailleurs, j'ai demandé avec insistance l'augmentation du prix de déclenchement et du prix de référence, et je pense, là encore, obtenir satisfaction.

Je voudrais faire maintenant une simple observation, c'est que rien, dans les perspectives actuelles du marché — et je m'en suis entretenu, voilà quelques jours encore, avec les représentants des négociants, puis avec ceux des producteurs — rien, dis-je, ne justifie les cours actuels et je voudrais que l'on soit bien conscient de la nécessité d'enrayer un processus psychologique qui caractérise un marché outrageusement vendeur. Il me paraîtrait tout à fait nécessaire que ceux qui organisent et contrôlent en fait ce marché — je veux dire les coopératives, dont on connaît le rôle éminent et essentiel dans le Midi viticole, qui détiennent de 55 à 60 p. 100 du marché — veuillent bien apprécier la nécessité de ne pas effectuer de ventes aux cours actuellement pratiqués sur les principales places du Midi, c'est-à-dire sur la base d'un prix inférieur à neuf francs le degré hecto.

Le dernier point sur lequel je voudrais faire quelques observations en réponse à M. Tinant, et aussi brièvement que possible pour répondre aux suggestions amicales, mais fermes, de M. le président de séance ainsi que de M. le président Bonnefous, concerne la formation des hommes.

M. Tinant a souligné que les moyens mis en œuvre dans le budget sont apparus insuffisants à bien des parlementaires et à bien des représentants d'organisations responsables dans ce domaine.

Ma conviction, monsieur Tinant, c'est que l'enseignement agricole manque davantage de doctrine que de moyens. Je ne citerai que quelques exemples.

J'ai, à l'heure actuelle, les moyens, dans l'enseignement public, de prendre en charge 55.000 élèves — je veux dire qu'il existe 55.000 places dotées de moyens matériels et de professeurs — alors que je n'ai que 42.000 élèves. Je sais bien que dans un certain nombre de régions il y a une demande très pressante et pas d'établissements, mais il est vrai aussi que, dans d'autres, il existe des établissements très insuffisamment occupés.

Je voudrais souligner, pour répondre à l'une des questions posées par M. Tinant, que nous comptons actuellement un enseignant pour neuf élèves dans l'enseignement public agricole. Ce taux d'encadrement est très sensiblement supérieur à celui de l'enseignement technique de l'éducation nationale et, à ma connaissance, il est sans équivalent dans aucun pays étranger.

Depuis six ans, le nombre des élèves de l'enseignement public agricole a diminué de 4.000, passant de 46.000 à 42.000 environ, et durant la même période, on a créé 1.000 postes d'enseignants agricoles. Je veux simplement dire par là qu'il existe un problème incontestable d'ajustement de nos moyens aux besoins réels.

En ce qui concerne l'enseignement privé, je voudrais tout de suite rassurer M. Tinant et, avec lui, ceux qui se préoccupent de cette forme d'enseignement qui, à mes yeux, a le grand mérite, la plupart du temps, d'être très adaptée aux besoins locaux et de dispenser l'enseignement non pas à des élèves qui, ensuite, quittent le monde rural pour aller travailler dans les villes, mais à des jeunes qui pour la plupart restent dans les professions agricoles ou para-agricoles.

M. Tinant s'est ému de voir la dotation augmenter d'environ 1,3 p. 100 seulement par rapport à l'année dernière. Je voudrais tout de suite le rassurer.

Le budget de 1973 avait fait apparaître une augmentation de 2,7 p. 100, ce qui avait déjà provoqué l'inquiétude du Sénat, et vous avez pu constater qu'en 1973 l'augmentation du taux journalier par élève — ce qui est le seul élément qui importe pour les établissements — a été de 9,7 p. 100. Je ne veux pas entrer dans le détail complexe des problèmes de budget voté et de trésorerie ou dans les calculs difficiles d'appréciation du nombre d'élèves qui devront en bénéficier. Ce que je voudrais vous signaler, c'est que le taux journalier par élève augmentera de l'ordre de 10 p. 100 comme l'année dernière. Par conséquent, vous n'avez aucune inquiétude à avoir à cet égard. C'est un engagement formel que prend sur ce point le ministre de l'agriculture au nom du Gouvernement.

Un problème de doctrine — je crois que c'est là le fond de l'affaire — c'est le fait que je n'ai pas publié la carte scolaire que votre prédécesseur s'était engagé à produire dès le début de cette année et dont tous les éléments ont été successivement fournis dans le courant des mois de mars et d'avril. Elle est, depuis lors, sur mon bureau. Je ne l'ai pas sortie pour une raison fondamentale : je pense que nous sommes absolument contraints à un effort important de réflexion quant à la définition de notre enseignement agricole.

Certes, la loi de 1960, comme vous l'avez dit très justement, est, dans son esprit, excellente et doit demeurer ; cela ne fait aucun doute pour personne. Il n'en reste pas moins que,

depuis cette époque, à la fois les choses et les esprits ont évolué : les choses, on le constate avec la création d'un nombre considérable de C. E. S. et de C. E. G. qui n'existaient pas à l'époque, et les esprits, parce que l'on s'aperçoit aujourd'hui — et les organisations professionnelles y ont été particulièrement sensibles — que nous ne pouvons plus considérer l'enseignement agricole comme un enseignement destiné aux seuls enfants des agriculteurs dont on ne voit vraiment pas à quel titre on les enfermerait dans une sorte de ghetto intellectuel.

L'enseignement agricole doit s'appliquer aux enfants, qu'ils soient d'origine rurale ou urbaine, qui, par vocation, veulent rester dans la profession agricole ou y entrer ; c'est dans la profession agricole au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant également les professions para-agricoles.

Ce que nous devons faire, par conséquent, c'est déterminer ce que doit être l'agriculteur — je le répète : au sens large du terme et à tous les échelons — dans quinze ou vingt ans, pour correspondre aux besoins d'une agriculture dynamique et voir quelles filières il faut établir pour permettre d'atteindre ce profil idéal.

C'est la raison pour laquelle j'ai réuni autour de moi l'ensemble des organisations professionnelles et syndicales agricoles pour y réfléchir — nous arrivons au terme de cette réflexion puisque la dernière réunion aura lieu dans quelques jours — car ce sont bien elles qui sont, en fait, les plus intéressées.

L'enseignement agricole doit être à la disposition de l'agriculture et nous permettre d'être l'un des éléments moteurs de notre agriculture de demain. Ce sont bien les organisations agricoles qui, avec les pouvoirs publics, doivent faire cet effort en priorité.

Les conclusions de ce travail me seront remises dans quelques jours. Alors, comme je l'ai déjà dit, mon intention est, dans une deuxième étape, de passer au stade, je dirai politique, et de demander au rapporteur ou aux experts désignés par chacune des commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat de bien vouloir examiner avec moi les conclusions auxquelles nous serons parvenus avec la profession.

La dernière étape de cette réflexion consistera à passer au crible la réflexion des autres parties intéressées : enseignants, parents d'élèves, associations d'enseignement privé ou public, etc., mon ambition étant de terminer l'ensemble du programme dans le courant du mois de janvier 1974.

Alors, monsieur le rapporteur, je pourrai, d'une part, examiner la carte scolaire compte tenu des conclusions auxquelles nous serons parvenus et la publier, ce qui lèvera un certain nombre d'obstacles pour ce qui est de la reconnaissance de tel ou tel établissement, mais surtout, ce qui donnera un cadre général à cette affaire et, enfin, permettra de tirer un certain nombre de conclusions quant à l'utilisation de mes propres crédits.

Certes, cela ne fera probablement pas plaisir à tout le monde. Nous disposerons au moins d'une base suffisante de doctrine que permettra de relancer une politique que je souhaite dynamique en matière d'enseignement agricole.

Pour l'enseignement supérieur, je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit le rapporteur. Je confirme, en effet, que là nous sommes absolument certains de ne pas nous tromper, notamment pour l'enseignement vétérinaire qui est l'un des éléments les plus prestigieux de notre enseignement supérieur, qui a fait depuis longtemps ses preuves et qui — il faut le dire d'une façon très nette — manquait cruellement de moyens. C'est la raison pour laquelle j'ai donné une certaine priorité à cet enseignement, laquelle s'est traduite par l'affectation de la totalité des crédits que j'ai pu dégager sur les trois écoles actuellement en voie de rénovation ou de réalisation, ainsi que par l'inscription des crédits nécessaires à l'ensemble des études de la quatrième école, celle qui sera construite à Nantes, de façon que les travaux puissent débiter normalement au début de l'année 1975.

Je passe sur l'effort tout à fait naturel, je dirai d'accompagnement, fait par l'éducation nationale, qui a été réalisé pour les bourses grâce à l'octroi d'un contingent supplémentaire de bourses aux élèves des classes professionnelles.

En ce qui concerne l'enseignement privé, j'avais été particulièrement sensibilisé, depuis deux ou trois mois, par les protestations émises par un certain nombre de parlementaires, notamment de sénateurs, à propos du blocage des prêts du titre VIII du budget en faveur de l'équipement d'établissements privés.

Dans un premier temps, j'ai pu débloquent cette mécanique subtile du titre VIII et faire en sorte que les prêts qui, parfois, étaient attendus depuis plusieurs années soient affectés aux quelques cinquante ou cinquante-cinq opérations auxquelles ils étaient destinés et qui représentaient environ 20 millions de francs.

D'autre part, dans le budget de 1974, pour ne plus courir le risque d'un blocage, j'ai purement et simplement supprimé ces prêts du titre VIII et je les ai remplacés par des subventions qui, étant plus favorables, ne devraient par conséquent pas poser de difficultés.

Enfin, je répondrai brièvement à M. Tinant que, pour ce qui concerne l'opération de transfert de l'institut national agronomique, la décision prise par le Gouvernement, et que chacun connaît, n'est pas remise en cause; mais je reconnais que mon budget ne prévoit pas les moyens nécessaires pour la réaliser en 1974.

Quant à l'I. N. R. A., dont vous avez eu raison, monsieur le rapporteur, de souligner, après certains de vos collègues, qu'il était l'élément essentiel de la promotion de nos agriculteurs, qu'il avait fait la preuve depuis longtemps de son exacte capacité à innover et à promouvoir, capacité enviée par la plupart des grands pays du monde, il ne sera pas laissé, pour ce qui est de ses crédits de fonctionnement, dans une situation de faillite. Je suis en train d'examiner avec ses dirigeants les conséquences de la situation particulière du personnel ouvrier, qu'a rappelée tout à l'heure M. Driant, et je ferai en sorte que les crédits nécessaires soient affectés à l'I. N. R. A. pour éviter des difficultés.

En conclusion, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais simplement faire une ou deux réflexions sur la politique agricole commune.

Comme l'ont souligné vos rapporteurs, dans des négociations internationales importantes, la politique agricole commune est trop souvent soumise à des critiques ici ou là, à l'intérieur ou à l'extérieur de la Communauté, mais si l'on fait le bilan de ses résultats, il faut être d'une bien mauvaise foi ou animé par des ambitions politiques pour ne pas reconnaître les avantages considérables qu'elle a représentés pour chacun.

Les consommateurs, tout d'abord. Face aux extraordinaires fluctuations des cours des grands produits alimentaires et agricoles dans le monde depuis deux ans, dont certains ont doublé, voire triplé, cela au détriment de l'ensemble des consommateurs, je crois que l'on peut apprécier les mécanismes de la politique agricole commune qui nous ont permis de connaître, chaque année, une augmentation normale, raisonnable et compatible avec une évolution économique équilibrée. Et les consommateurs britanniques, qui avaient marqué tant d'inquiétude au sujet des conséquences sur les prix de leur entrée dans le Marché commun, doivent se féliciter aujourd'hui de pouvoir acheter leurs céréales à un prix très sensiblement inférieur au prix mondial.

Le contribuable, ensuite. On nous objecte: « C'est une politique qui coûte cher ». Là encore, c'est une erreur. Actuellement, le F. E. O. G. A. - garantie représente 5,5 p. 100 de la valeur de la production agricole européenne et je confirme que, dans tous les grands pays extérieurs à la Communauté, l'intervention sur les marchés, le soutien des cours représentent une part de la valeur de la production agricole supérieure, 12 p. 100 par exemple aux Etats-Unis.

Je confirme également que, dans chacun des pays membres de la Communauté, avant l'entrée en vigueur du Marché commun, le coût du soutien des marchés était supérieur au coût du soutien apporté par le F. E. O. G. A. - garantie, ce qui signifie, en clair, que le contribuable européen a bénéficié, grâce aux mécanismes de la politique agricole commune, d'une amélioration sensible de son sort, et personne ne peut me démontrer le contraire. Cela signifie également qu'il serait tout à fait illusoire sur le plan économique, et injustifié sur le plan politique de prendre pour objectif une diminution de la charge du F. E. O. G. A. - garantie pour l'Europe. Et certes telle n'est pas la conception de la commission, qui a bien voulu préciser, par la voix de M. Lardinois, que des économies sur le F. E. O. G. A. - garantie ne pouvaient être que la conséquence d'une meilleure organisation du marché — ce qui est très bien — et en aucun cas l'objectif de réformes à envisager.

Pour ce qui est de la France — souvenez-vous de la période des années 1954-1955, de « la montagne de viande » et du désespoir des techniciens qui se demandaient comment nous évacuerions tous nos produits excédentaires! — il est bien évident que tout l'effort de modernisation de son agriculture pendant les quinze ou vingt dernières années ne se justifie et ne peut être poursuivi que dans la mesure où une Europe existe et où elle constitue, grâce à une politique agricole commune, un marché préférentiel pour un pays qui, par vocation et par tradition, est excédentaire.

Les pays tiers se plaignent parfois avec une certaine mauvaise foi et nous accusent de mener une politique protectionniste. C'est faux et le mécanisme communautaire est uniquement — on l'a vu en étudiant le système des cours — un élément correcteur des fluctuations aberrantes ou erratiques des marchés internationaux. Je n'en veux pour preuve que la croissance

des importations de produits agricoles et alimentaires dans la Communauté, en provenance des pays tiers, et le fait qu'aucune distorsion économique internationale n'a été introduite par la politique agricole commune, puisque la hiérarchie des pays producteurs qui exportent en Europe est restée la même, les Etats-Unis restant au premier rang.

En ce qui concerne les pays membres, on parle des difficultés dues à la complexité du système, notamment en période d'insécurité ou d'instabilité monétaire, de transferts excessifs, de gains trop importants réalisés par la France ou par la Hollande et, au contraire, de pertes enregistrées par l'Allemagne.

La vérité, c'est que si nous sommes conduits à imaginer que seule une union monétaire et financière — tout au moins des progrès dans ce domaine — nous permettra de recueillir le bénéfice complet de la politique agricole commune, il n'en reste pas moins que, malgré les difficultés monétaires, malgré la flottaison de certaines monnaies, malgré les réévaluations de certaines ou les dévaluations d'autres, grâce au système des montants compensatoires, certes difficile, aucune distorsion n'est apparue dans les marchés et qu'ils ont pu être gérés sans remettre en cause le principe d'égalité de concurrence.

Quant aux transferts, en les étudiant de près, on s'aperçoit que, si la France a été effectivement quelque peu bénéficiaire et l'Allemagne quelque peu déficitaire, ce n'est qu'à un niveau marginal, parfaitement justifié par un autre des grands principes de l'Europe, la solidarité financière.

Il faut bien comprendre que l'Europe, aujourd'hui, bien au-delà des ambitions de chacun d'entre nous, c'est surtout l'Europe agricole. Par conséquent, si nous voulons véritablement promouvoir — sur ce point, il n'y a pas de divergence entre nous, sinon dans les modalités ou dans le détail — cette Europe indispensable pour l'avenir, tant dans le domaine économique que dans le domaine politique, il est sage et raisonnable de commencer par ne pas remettre en cause ce qui existe et ce qui en constitue la colonne vertébrale, c'est-à-dire la politique agricole commune.

Pour cette raison, la France, en toute occasion, montre son attachement à cette politique agricole commune, considérant qu'elle n'est en rien négociable, ni à l'intérieur ni à l'extérieur du Marché commun, et que rien ne peut permettre une remise en cause de ses principes ou de ses mécanismes. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., de l'U. C. D. P. et à droite.*)

C'est la raison pour laquelle nous avons éprouvé une certaine satisfaction, sur le plan des principes, à examiner le dernier memorandum de la commission. Au cours de toutes les discussions qui avaient eu lieu au début de l'année, certains avaient évoqué la nécessité d'une réforme complète. Or, on sait comment ces choses-là commencent et on sait généralement aussi comment elles finissent, c'est-à-dire en démantelant tout! Or, la commission, si elle a proposé un certain nombre d'aménagements techniques des marchés qui méritent réflexion, dont certains paraissent mauvais et contre lesquels je me suis prononcé avec netteté à l'occasion du premier échange de vues que nous avons eu en conseil des ministres de la Communauté, la semaine dernière, elle n'a nullement remis en cause les principes et les mécanismes de la politique agricole commune.

Je dois marquer, une fois de plus, que la France et la commission se sont retrouvées côte à côte, dans ces discussions qui ont marqué l'année 1973, pour défendre l'acquis et assumer la promotion et la continuité d'une politique qui a fait jusqu'ici ses preuves.

Voilà, mesdames et messieurs, les principes généraux et les principaux éléments qui marquent ce projet de budget pour 1974 concernant l'agriculture. Toute politique agricole, par définition, est une œuvre à long terme qui exige de l'obstination et du courage.

Le budget que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui n'est évidemment qu'une étape dans cette direction, en tout cas c'est dans cet esprit que je souhaite que votre assemblée veuille bien l'accepter. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

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

M. Léon David. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il n'est pas possible pour nous d'intervenir dans la discussion d'un budget sans l'aborder sur le plan politique qu'inévitablement il comporte.

Si l'on compare les déclarations et les promesses des ministres de l'agriculture depuis 1958 à la situation de la paysannerie et de l'agriculture en 1973, on est bien obligé de constater qu'il y a loin des paroles à leur application pratique.

Combien de fois n'avons-nous pas entendu que, dorénavant, les choses allaient changer et que l'agriculture allait connaître la prospérité! Je note toutefois, monsieur le ministre, votre

prudence cette année. Le ton a changé et il faut que la situation soit très préoccupante pour que, vous-même, vous reconnaissiez la baisse sensible du revenu des paysans. Par moments, je croyais entendre une confession! (*Rires sur diverses travées.*)

M. Jacques Chirac. M'autorisez-vous à vous interrompre, monsieur David?

M. Léon David. Je vous en prie.

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

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Monsieur David, je n'ai jamais parlé de baisse des revenus des agriculteurs et je n'ai pas, non plus, fait de confession, mais je trouve tout à fait extraordinaire que, ne connaissant pas par avance mon discours, puisque je l'ai improvisé, vous ayez pu rédiger par écrit votre intervention et qu'elle comporte autant de commentaires sur mes propos! (*Sourires.*)

M. Auguste Pinton. Les écoutes!

M. Maurice Coutrot. Il a un deuxième bureau à votre ministère! (*Sourires.*)

M. Léon David. Monsieur le ministre, je n'ai pas l'habitude de mentir! Je vous ai écouté avec attention et vous avez fait allusion à une baisse sensible du revenu des agriculteurs, j'en prends à témoin mes collègues!

Le mécontentement dans nos campagnes, les rassemblements, les manifestations, la persistance de l'exode rural, particulièrement chez les jeunes paysans, la disparition constante de tant d'exploitations familiales, l'endettement progressif des agriculteurs, les demandes continuelles de prêts, les prix stagnants ou en baisse — vous y avez vous-même fait allusion, monsieur le ministre — la mévente et la destruction des récoltes ne sont certainement pas étrangers à cette prudence dont je parlais il y a un instant.

Voici un bien triste tableau! dira-t-on. Et pourtant, il est celui d'une implacable réalité. Aussi, nous ne cessons de dénoncer la politique agricole des gouvernements depuis quinze ans.

La dégradation du pouvoir d'achat des agriculteurs est réelle. Ils sont deux fois victimes, comme producteurs et comme consommateurs.

Les prix des produits nécessaires à la marche des exploitations et des cultures ne cessent de monter et les prix de vente, au départ de la ferme ou sur les marchés, stagnent ou régressent.

Les engrais azotés viennent d'augmenter de 8 p. 100, les engrais phosphatés de 65 p. 100, le fuel de 25 p. 100, ce qui frappe surtout les séristes qui attendent toujours de pouvoir récupérer la T. V. A. sur le fuel domestique — promesse quelque peu vague que vous avez pu faire au cours de certaines réunions — une augmentation de 200 p. 100 est enregistrée sur le prix des aliments du bétail et tout à l'avenant, notamment pour ce qui est des achats en vue de l'amélioration de l'outillage ou de la ferme.

Face à ces augmentations, les prix des produits agricoles stagnent ou diminuent : la viande bovine a baissé de 25 à 30 p. 100 ; la perte des producteurs de fruits par rapport au pouvoir d'achat est de 34 p. 100 ; pour les légumes, elle est de 22 p. 100 ; le prix du lait est le même que l'année dernière.

Ces chiffres ne correspondent pas du tout aux promesses que vous faisiez, monsieur le ministre, dans votre réponse du 17 août 1973 à une question écrite que je vous avais posée, relative à la protection des fruits et légumes.

La baisse du revenu des agriculteurs est manifeste. Il faut comparer ce qu'un agriculteur pouvait acheter comme produits industriels avec telle quantité de marchandises agricoles et ce qu'il peut acheter aujourd'hui avec la même quantité de production. L'écart est de plus en plus grand au détriment de l'agriculture.

La politique agricole du Gouvernement nous apparaît comme réglée au coup par coup. Les contradictions sont permanentes. Tantôt des primes sont accordées pour telles plantations, suivies, peu de temps après, de primes en faveur de l'arrachage de ces mêmes plantations.

Des primes ont été accordées pour abattre des vaches. Il y avait trop de lait, trop de beurre, trop de viande, disait-on. Mais les vaches font des veaux, donc de la viande. On pratique dès lors l'incitation à produire des veaux.

Des millions d'hectolitres de vin sont voués à la distillation obligatoire et les importations continuent.

Des milliers de tonnes de fruits et légumes de bonne qualité, nécessairement conditionnés, sont détruits, mais vous continuez d'importer alors que, à quelques heures de vol de France, des gens meurent de faim par dizaine de milliers.

Cette politique incohérente semble flotter au gré des événements et des options ministérielles. En réalité, elle est délibérée. Nos agriculteurs n'admettent pas une telle anarchie, même s'ils ne manifestent pas toujours dans la rue. Quelques rassemblements et manifestations qui éclatent de ci de là nous montrent que le réveil pourrait être proche.

Nous condamnons, quant à nous, l'orientation économique du pouvoir car elle favorise la grande industrie nationale et internationale et empêche la réalisation d'un équilibre entre l'industrie et l'agriculture.

Il ne s'agit pas de rendre responsable tel ou tel ministre — telle n'est pas mon intention — mais le système tout entier dont le Gouvernement est l'exécutant. Comme vous faites partie du Gouvernement, monsieur le ministre, je ne puis que m'adresser à vous!

Les victimes de cette politique sont les exploitants producteurs de viande, de lait, de fruits et légumes, de vin, de tabac.

Les viticulteurs, vous en avez parlé il y a un instant, voient, depuis l'année dernière, le prix de leur vin passer de 10 et jusqu'à 12 francs le degré/hecto à 8,50 et 9 francs, soit une baisse de 20 à 25 p. 100. Vous les encouragez à ne point vendre, monsieur le ministre, mais ils attendent et ont besoin d'argent. Je doute que les petits et moyens viticulteurs puissent attendre indéfiniment une telle augmentation des prix qui paraît bien illusoire.

Ils craignent qu'avec la bonne récolte de cette année une pression s'exerce sur les prix actuels.

Vous aviez promis aux intéressés, monsieur le ministre, que vous vous battiez, le moment venu, pour maintenir les prix. Ce moment est arrivé. Eh bien, battez-vous! Nous verrons les résultats.

Les conseils d'administration des caves coopératives vinicoles s'inquiètent aussi quant à l'application des promesses relatives à la restructuration des vignobles, à l'organisation du marché, aux modifications des règlements communautaires, à l'exonération de la patente pour les coopératives et à la baisse du taux de la fiscalité qui frappe les vins.

Lors de la discussion de la première partie de la loi de finances, l'accapement des terres par les sociétés étrangères a fait l'objet d'un amendement que j'ai signé et qui a été repoussé. Mes amis et moi, nous voulions, par le biais d'une augmentation des taxes très lourde, freiner quelque peu cet accapement de nos terres. Cet amendement a été repoussé. La porte reste donc ouverte...

A toutes ces conséquences économiques s'ajoute une aggravation de la fiscalité. Des taxes parafiscales abusives frappent les producteurs sur le maïs, le blé, l'orge, le seigle, et aussi, depuis le 4 janvier dernier, sur les viandes, les produits oléagineux, certains vins et eaux-de-vie, au profit de l'association nationale pour le développement rural et Unigrain.

Le renchérissement du crédit frappe surtout la petite et moyenne exploitation.

Des mesures contraignantes frappent le crédit agricole, telle que l'institution de réserves obligatoires, de dépôts sans intérêts à la Banque de France, au même titre que n'importe quelle autre banque, ce qui peut avoir des conséquences sur l'équipement de notre agriculture, et notamment sur les prêts aux jeunes agriculteurs.

Votre budget pour 1974 améliorera-t-il la situation? Nous ne le croyons pas. Pourra-t-il rattraper un retard considérable? Certainement pas. En outre, sur quoi est-il fondé? Les événements de tous ordres auxquels nous assistons actuellement, l'inflation galopante, permettent-ils de croire qu'il correspond à la réalité de demain?

Le budget de l'agriculture et du développement rural, pris dans son sens strict, ne s'élève qu'à 7 milliards de francs et non à 25 milliards. La différence provient des charges communes, du B. A. P. S. A., des services généraux du Premier ministre, des comptes spéciaux du Trésor.

Ce budget se caractérise par une progression relativement faible des dépenses sociales et d'aménagement rural, et surtout par la stagnation des dépenses d'enseignement. En réalité, tout ce qui peut concerner l'exploitation familiale est minimisé.

Ce n'est pas non plus un budget de modernisation et de développement. Les subventions d'équipement sont en faible progression et très insuffisantes par rapport aux besoins.

La faible augmentation des crédits de paiement destinés aux équipements traduit la progressivité très modérée des autorisations de programme en 1973. La dotation pour les bâtiments d'élevage ne croît que très faiblement et il en est de même des crédits destinés à la transformation des produits agricoles.

Etes-vous disposé, monsieur le ministre, pour un certain nombre de ces postes, à prendre l'engagement ici, soit dans le cadre du présent budget, soit par lettre rectificative, de faire,

dans le courant de l'année, un effort supplémentaire qui corresponde aux besoins signalés? C'est la question que je vous pose.

Nous apprenons que les cultivateurs de plusieurs régions de France participeront, le jeudi 6 décembre, au puissant mouvement de grève générale lancé par les syndicats unis et par les partis de gauche en signe de protestation contre la hausse scandaleuse des prix et contre la vie chère. Nous les appelons à cette lutte collective en raison des intérêts communs qui les lient aux autres couches de la population.

En conclusion, au nom du groupe communiste, je déclare qu'aussi bien en raison des conséquences néfastes de la politique agricole du Gouvernement et de son orientation qu'en raison des insuffisances notoires des crédits affectés à la défense des exploitations familiales, à la modernisation, au développement de notre agriculture et de l'enseignement agricole, nous voterons contre ce budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Michel Sordel. Mon intervention sera moins sévère à l'égard de votre budget, monsieur le ministre, que celle de mon prédécesseur à cette tribune. Je serai plus proche de l'interprétation donnée par les rapporteurs des commissions des finances et des affaires économiques qui, en constatant la progression des sommes mises à la disposition de l'agriculture en 1974 — progression de 14,4 p. 100 contre 12,4 p. 100 pour le budget général — ont jugé que ce budget de l'agriculture reflétait des options globalement satisfaisantes.

Avant de limiter volontairement mon propos à l'examen de quelques points particuliers de ce budget, je voudrais m'associer à la réflexion faite par le rapporteur de la commission des affaires économiques au sujet de sa présentation.

Du fait de l'inscription, sous l'appellation globale de « ministère de l'agriculture et développement rural », d'un ensemble de crédits qui non seulement intéressent l'équipement de l'agriculture et des agriculteurs mais sont aussi des crédits à caractère social, des crédits d'enseignement, des crédits d'équipement rural qui profitent aussi bien aux agriculteurs proprement dits qu'au monde rural en général, on entretient une certaine ambiguïté.

Celle-ci est souvent reprise par ceux qui s'intéressent de très près aux problèmes agricoles et qui, quelquefois, les connaissent mal. Ils veulent trouver dans cette présentation la justification d'un privilège dont bénéficieraient outrancièrement les agriculteurs, ce qui est profondément inexact.

Je voudrais faire part d'une constatation satisfaisante que m'inspire le budget social. Il s'agit de la croissance des cotisations directes payées par les agriculteurs.

Cette année, à travers un budget où les dépenses sont ajustées de telle sorte que l'agriculture bénéficie effectivement de mesures sociales identiques à celles des autres catégories sociales françaises, la croissance des cotisations, de l'ordre de 13,50 p. 100, est égale à la croissance moyenne du revenu agricole au cours des trois dernières années.

Cette situation répond aux vœux des professionnels et de ceux qui, à l'origine, avaient prévu le financement du B. A. P. S. A.

Vous avez, monsieur le ministre, confirmé vos intentions politiques en ce qui concerne les aides à la montagne et vous avez fait allusion aux crédits mis à la disposition des régions intéressées, soit sous forme d'aides spécifiques directes, soit par l'intermédiaire du fonds d'action rurale, soit encore par l'intermédiaire du F. O. R. M. A.

L'inscription de ces crédits est l'expression de votre volonté de répondre au véritable cri d'alarme lancé, depuis de nombreuses années, par les professionnels de l'agriculture de ces régions, inquiets d'y constater les départs massifs de la population rurale, annonceurs de la désertification. J'espère que ces mesures auront les effets que vous en escomptez.

Vous avez également rappelé votre intention de continuer à promouvoir une politique d'aide à l'élevage. A ce titre, s'il est regrettable que les crédits nécessaires à la satisfaction des besoins en matière de bâtiments d'élevage restent insuffisants et font que de nombreux dossiers sont en instance, par contre, l'annonce d'une croissance des bonifications d'intérêts — qui permet d'envisager la poursuite, pour l'année 1974, des prêts spéciaux aux agriculteurs pour les constructions de bâtiments d'élevage ou l'achat de cheptel — constitue certainement un élément encourageant. Il est nécessaire de confirmer qu'il y aura continuité en la matière parce que je suis persuadé que, si cette année les demandes de crédits pour les bâtiments d'élevage ont dépassé 1.100 millions de francs, alors que les possibilités étaient de 900 millions de francs, c'est parce que les agriculteurs pouvaient penser que les mesures qui ont été appliquées l'an dernier étaient peut-être limitées dans le temps et qu'ils risquaient

de ne pas en bénéficier. Vous avez annoncé la poursuite de votre action en ce domaine. C'est là un des éléments très positifs de ce budget.

En matière de prophylaxie, les résultats déjà atteints depuis plusieurs années justifient l'augmentation de vos crédits pour 1974. Je suis persuadé qu'ils vous permettront d'assainir encore le cheptel français et de redresser quelquefois des appréciations défavorables touchant surtout les éleveurs qui sont des exportateurs d'animaux et qui, quelquefois, ont été gênés par l'idée que l'on s'est faite à l'étranger de la qualité sanitaire du cheptel français.

Monsieur le ministre, je voudrais attirer maintenant votre attention sur trois points qui sont plus inquiétants et sur lesquels je m'interroge.

Il s'agit d'abord du chapitre 44-27 du budget qui a pour objet d'aider la sélection animale. Depuis la loi sur l'élevage de 1966, un certain nombre d'actions ont permis, indiscutablement, d'améliorer la qualité et la productivité du cheptel. Ces actions simples, puisqu'il s'agit d'identifier les animaux, de déceler leurs performances et d'exploiter les contrôles qui sont faits pour choisir et sélectionner des géniteurs, ont eu des effets heureux. Mais les hommes qui appliquent ces techniques appartiennent aux établissements départementaux d'élevage qui ont été créés par la loi de 1966.

Or, ces établissements ont connu en 1973 des difficultés de financement et d'équilibre budgétaire. En effet, par qui sont-ils financés? Ils le sont d'abord par l'A. N. D. A., l'association nationale pour le développement agricole. Quand on connaît les difficultés rencontrées par cette association pour équilibrer ses ressources, étant donné le nombre considérable de demandes dont elle est saisie, on peut penser que ses interventions en matière d'élevage ne s'accroîtront pas.

Ces établissements sont financés également par des cotisations professionnelles directes ou indirectes. En ce qui concerne les cotisations directes, on ne peut pas s'attendre à une grande progression, puisque les cotisants possibles sont justement ces agriculteurs-éleveurs qui sont les plus confrontés au problème de l'écoulement et des prix de leurs productions, qu'il s'agisse des producteurs de viande ou de lait. Par conséquent, nous avons peu d'espoir de voir s'accroître la participation directe des intéressés.

Ensuite viennent les cotisations indirectes par le canal des budgets des chambres d'agriculture. La croissance de ces budgets reste limitée : les interventions des chambres d'agriculture dans l'équilibre financier des établissements départementaux d'élevage le resteront également. C'est la raison pour laquelle un effort devrait être fait dans le prochain budget, éventuellement en cours d'année dans le budget actuel, pour assurer la continuité de l'existence des établissements d'élevage. S'ils devaient disparaître faute de financement, ce serait la remise en question, à la fois de la politique d'encouragement à l'élevage et de la politique d'augmentation de la productivité de cet élevage.

Tout à l'heure, vous aviez deviné, monsieur le ministre, et c'était facile, que beaucoup d'intervenants vous parleraient du remembrement. Vous avez donc répondu par avance sur cette question. Cependant je voudrais présenter une observation.

A côté du remembrement classique que nous connaissons existe une possibilité d'action qui, trop souvent, est oubliée, dans le domaine de la réorganisation foncière, par la mise en pratique plus large de la méthode des échanges amiables. En effet, il existe une réglementation bien connue et déjà appliquée, qui aujourd'hui n'obtient pas de succès parce que les crédits qui la concernent sont pour ainsi dire inexistantes. D'ailleurs ils sont mélangés avec ceux du remembrement. Or, vous savez que, dans les départements, le nombre des demandes de remembrement est tel que ceux qui ont la charge de répartir l'enveloppe ont bien du mal à les satisfaire. Cela fait, il ne reste rien pour les échanges amiables. Or, il serait souhaitable de réserver des crédits pour ces échanges car cette procédure coûte de cinq à dix fois moins cher que les procédures habituelles du remembrement. Je pense qu'il y a là une voie à explorer.

Vous avez également reconnu tout à l'heure que la recherche agronomique connaissait des moments difficiles. Nous avons, tous, en tant que sénateurs, été alertés, d'autant plus que certains d'entre nous ont des raisons particulières d'être plus proches des gens de la recherche agronomique. Vous avez parfaitement expliqué le problème que posaient les dépenses auxquelles cet établissement était obligé de faire face et vous avez ajouté que vous vous efforcerez de le résoudre dans le cours de l'année.

Cela dit, je présenterai une réflexion. Il ne faudrait pas que les moyens mis à la disposition de la recherche agronomique l'obligent de continuer dans la voie que les chiffres

nous révèlent. En effet, nous constatons que ses ressources d'auto-financement ont augmenté considérablement par rapport aux subventions de fonctionnement qui lui sont attribuées pour son développement : 1963, les ressources propres de la recherche agronomique n'excédaient pas 70 p. 100 de la subvention de fonctionnement alors qu'en 1974, elles atteindront presque le double, ce qui signifie que cet établissement, pour assurer sa survie, est tenté de se livrer à des opérations de production plus qu'à des opérations de recherche. Pourtant, la vocation de l'I. N. R. A. est bien la recherche. Par conséquent, il faudrait, à travers les crédits de subventions de fonctionnement, éviter cette déviation d'un établissement dont nous avons absolument besoin dans la politique agricole française.

Pour terminer, j'attirerai votre attention, monsieur le ministre, sur les conséquences difficiles qu'entraîne l'application de la loi concernant l'assurance accident-invalidité des salariés agricoles. Lorsque nous avons discuté ce texte de loi dans cette enceinte, M. le secrétaire d'Etat nous avait convaincus que confier la gestion de cette assurance rendue obligatoire à la seule mutualité sociale agricole, serait vraisemblablement une source d'économie. Il nous soutenait avec beaucoup de conviction que le fait que la mutualité sociale agricole ait déjà le répertoire de tous les salariés agricoles, permettrait une gestion simple de ce risque, ce qui répondait au souci du législateur. Or, la connaissance récente des taux que la mutualité sociale agricole applique pour la couverture de ce risque, a fait apparaître une très forte augmentation par rapport à la situation antérieure. Ainsi, alors qu'auparavant les cotisations excédaient rarement 3 p. 100 des salaires, la moyenne actuelle est aujourd'hui de 5 p. 100, et certaines catégories de cotisants sont même soumis au taux de 10 p. 100.

M. Ladislas du Luart. Très bien.

M. Michel Sordel. La mutualité sociale agricole, interrogée, fait état de sa méconnaissance actuelle de ce risque et donc de la nécessité de prendre un certain nombre de précautions pour ne pas être en difficulté ultérieurement. Cela est parfaitement compréhensible. Mais même si cette organisation est satisfaisante pour les usagers, les salariés ou les employés, deux éléments apparaissent toutefois comme générateurs de la croissance des dépenses, par conséquent des charges.

Il semble, d'abord, que la mutualité sociale agricole aura à supporter l'indemnisation des compagnies qui ont été déposées de la gestion de ce risque. On peut s'interroger à ce sujet. Dans quelle mesure les salariés ou les employeurs, qui n'ont rien demandé, doivent-ils être astreints par la nouvelle réglementation à rembourser des gens qui finalement leur étaient parfaitement étrangers auparavant ? C'est une question de principe que l'on peut poser.

Il y a un deuxième point, et là votre budget est directement concerné. Au chapitre 46-16, la subvention de 73 millions de francs pour 1973 est réduite à 18 millions de francs, ce qui la diminue de 55 millions de francs, somme qui jusqu'à cette année était versée au fonds commun des accidents du travail agricole, lequel était géré par la caisse des dépôts et consignations. Or pour l'année 1974, ce crédit n'existera plus. Par conséquent la mutualité sociale agricole qui doit couvrir ce risque aura donc à faire face à une dépense supplémentaire pour équilibrer son budget. D'où la question que je me permets de vous poser : ne pourrait-on pas retransmettre à la mutualité sociale agricole cette somme qui finalement permettait aux compagnies gérant les risques antérieurement d'équilibrer leur budget sans avoir à répercuter de hausses trop importantes ?

Telles étaient, monsieur le ministre, les questions que je voulais vous poser, en espérant que vous suivrez ces problèmes avec beaucoup d'attention et en souhaitant que vous puissiez aider à trouver des solutions qui, je crois, renforceront l'efficacité de votre politique. C'est en tout cas le vœu que je formule en vous remerciant de m'avoir écouté. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Pelletier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'agriculteur français passe aujourd'hui pour un fauteur de vie chère et pour le principal artisan de l'inflation. Je crois qu'il serait bon de mettre fin à cette légende.

Bien sûr, le public est particulièrement sensible à la hausse des produits alimentaires et il réagit beaucoup plus à la hausse du prix du bifteck qu'à la hausse du prix de l'essence ou des primes d'assurance automobile. Pourtant, si les dépenses alimentaires sont évidemment peu compressibles, le public consent de moins en moins à réduire ses dépenses d'automobile ou de loisir.

La part des dépenses alimentaires dans un budget familial est en moyenne, en Europe, de 33 p. 100. Mais l'impact des prix agricoles sur l'évolution des prix à la consommation est plus limité qu'on ne le croit généralement. La part des prix agricoles

à la production dans les prix des produits alimentaires à la consommation varie, selon les chiffres fournis par l'O. C. D. E., de 25 à 40 p. 100, si bien que les prix agricoles représentent de 7 à 12 p. 100 du budget familial moyen français.

L'évolution des prix, entre 1960 et 1970, dans les différents secteurs de l'économie prouve, du reste, que l'agriculture n'est pas, loin de là, la plus forte source d'inflation.

Ce rôle revient à l'industrie du bâtiment et aux services.

Le fait que les services soient l'objet de hausses très importantes contribue d'ailleurs à accroître l'écart entre le prix des denrées agricoles à la production et le prix de ces denrées à la consommation. Un exemple : de 1968 à 1971, le prix à la production du blé dans la C. E. E. a subi une hausse variant de 0,2 p. 100 à 5,6 p. 100, et dans le même temps, le prix du pain augmente de 7 à 8 p. 100.

En francs constants, les prix agricoles n'ont cessé de décroître depuis 1959, viande bovine exceptée, bien sûr. Mais il s'agit là d'un produit dont la pénurie est nette.

En 1972, le prix du lait n'avait pas encore retrouvé son niveau de 1965 en pouvoir d'achat.

Si nous raisonnons en francs constants et si nous prenons l'indice 100 en 1959, nous constatons que les fruits sont aujourd'hui à l'indice 58, les œufs à l'indice 71, les volailles à l'indice 72, les betteraves à l'indice 78, les céréales à l'indice 80, le porc à l'indice 85, le lait à l'indice 96. Seule la viande bovine est à l'indice 127, mais là le retard était considérable.

Dans ces conditions, on voit que l'agriculture, loin d'être une source d'inflation, en est une des principales victimes.

Il est à noter aussi que pendant la période que nous venons de considérer, l'agriculture a dû accomplir un immense effort de productivité. Sinon, elle n'aurait pas pu résister. Mais je doute, monsieur le ministre, que le même rythme d'accroissement de productivité puisse être tenu dans les prochaines années, ce qui n'est pas sans nous inquiéter, d'autant plus que les perspectives des prochains mois pour l'agriculture sont assombries non seulement par l'infléchissement des prix à la production, mais aussi par un accroissement rapide tant des coûts des biens et services nécessaires aux exploitations agricoles que de ceux des biens de consommation, car l'agriculture est également un consommateur.

Dès le mois d'août 1973, les prix du matériel agricole étaient en hausse de plus de 6 p. 100 sur ceux de 1972, ceux des engrais de 4,5 p. 100 et ceux des aliments pour le détail de 18 p. 100. Depuis lors, l'énorme augmentation du fuel s'est fait sentir.

La taxation des prix au détail ne pourra évidemment qu'accroître le tassement des prix à la production.

En 1973, l'évolution des prix à la consommation et à la production est sensiblement divergente, les prix à la consommation augmentant vite, les prix à la production tendant à diminuer, ce qui devrait peut-être inciter le Gouvernement à jeter un regard, mais un regard insistant, vers les circuits de distribution.

On notera qu'au niveau communautaire, malgré le rétablissement de l'ensemble des mécanismes de protection, le tassement des cours de la viande qui s'est fait jour depuis le mois de mars continue : les cours actuels sont à 5 p. 100 au-dessous de ceux d'octobre 1972. Or, il s'agit d'une production qu'il convient d'encourager dans l'intérêt général.

C'est là un problème très important. Nous entrons dans une ère de pénurie mondiale de viande. Il convient donc d'encourager vigoureusement les productions animales sur le plan européen et sur le plan national ; nous y avons tout intérêt. Mais il faut aller vite. Les productions animales exigent des contraintes nombreuses, dont la principale est l'obligation d'être présent sur l'exploitation tous les jours de l'année.

Quand les éleveurs se transforment en céréaliers, qu'ils peuvent être libres tous les week-ends et même partir en vacances huit ou dix jours par an, ils apprécient vite — et leurs femmes plus encore — ce nouveau style de vie. Sauf rares exceptions, ils ne reviendront pas à l'élevage.

J'ai été frappé, monsieur le ministre, de constater cet été, dans la Nièvre, terre d'élevage par excellence, le nombre d'hectares de pâture qui avaient été retournés pour faire place au maïs. Je crois qu'il est grand temps de prendre une orientation très nette dans ce domaine, sous peine de jours bien difficiles pour les gouvernements à venir.

Votre budget, monsieur le ministre, ne me semble pas suffisamment orienté dans ce sens.

Les crédits d'orientation du F. O. R. M. A. sont, compte tenu de la création d'une prime de ramassage du lait dans les zones de montagne, notablement insuffisants pour satisfaire aux besoins des programmes régionaux et des actions d'orientation qui devraient être mis en œuvre en 1974.

Les subventions aux bâtiments d'élevage, qui sont une excellente incitation, sont prévues pour un montant de 150 millions de francs. Or, les dossiers actuellement en instance représen-

tent, je crois, une somme qui dépasse 200 millions de francs, ce qui signifie que le budget de 1974 ne permettra pas d'apurer les dossiers actuellement en instance et qu'en aucun cas il ne pourra prendre en compte ceux qui seront déposés en 1974.

Les dotations nécessaires aux prêts spéciaux d'élevage, mis en place à la suite de la conférence annuelle de 1972, ne sont pas suffisantes non plus. En effet, l'enveloppe de 1973 a dû déjà faire l'objet d'un certain nombre de rallonges pour atteindre 900 millions de francs. Il aurait été bon de prévoir, dans ce budget, un minimum de 1.200 millions en dotation pour faire face aux besoins prévisibles en 1974.

L'O. N. I. B. E. V., l'Office national interprofessionnel du bétail et des viandes, devait se mettre en place au 1^{er} janvier 1974. Aucune ligne du budget ne prévoit de financement pour cet organisme. Or il faut savoir que, même si l'on reprend une partie des actions, donc du budget, de la S. I. B. E. V., la société interprofessionnelle du bétail et des viandes, ou du F. O. R. M. A., des actions nouvelles justifient un financement particulier. Il ne semble pas que tout cela soit prévu.

Avant de terminer, je voudrais ajouter un mot sur l'enseignement agricole, si mal traité depuis quelques années dans les budgets. Le retard pris sur ce chapitre inquiète fort tous les milieux agricoles et ruraux. La loi de 1960 prévoyait la création, en dix ans, de 740 lycées et collèges. Nous en avons actuellement, treize ans après, un peu plus de 400. Dans ce domaine, les prévisions, déjà bien basses, du VI^e Plan ne seront certainement pas réalisées. La préparation de la carte scolaire a tout bloqué pendant plusieurs années.

Il est vrai — vous l'avez dit — qu'un déséquilibre s'instaure en France dans le domaine de l'enseignement agricole. Certaines régions ont un besoin crucial d'établissements tandis que, dans d'autres régions, les établissements existants ont des places disponibles.

Je citerai un exemple pris dans mon département. En 1965, le ministère de l'agriculture décide de construire un collège à Vervins, cœur d'une région particulièrement agricole. A cette époque, il demande au conseil général d'acheter rapidement les terrains nécessaires. Les terrains sont achetés par le département depuis 1965. Huit ans après, le collège n'est toujours pas construit.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que cette réflexion nécessaire sur l'enseignement agricole ne se prolonge pas de nombreuses années encore. Il faut qu'avec l'accord des professionnels et des assemblées parlementaires le ministère de l'agriculture prenne une orientation et que des solutions soient mises en œuvre rapidement pour faire sortir l'enseignement agricole de la morosité et de la difficulté d'être qui le caractérisent aujourd'hui, morosité et difficulté d'être qui, si elles se prolongeaient, mettraient en cause le niveau de formation des hommes de la terre et donc, à terme, l'avenir de la profession agricole. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Le Jeune.

M. Edouard Le Jeune. Monsieur le ministre, l'essentiel de mon propos portera sur les équipements collectifs ruraux et les équipements productifs agricoles.

Toutefois, je me permettrai de faire une observation préliminaire concernant la présentation de votre budget. Mes collègues MM. Bajeux et Sordel en ont parlé, mais je me dois d'y insister également.

Quand on évoque le budget de l'agriculture, on a l'habitude de mettre en vedette la somme représentant « l'ensemble des concours dont bénéficie l'agriculture ». Cette démarche trop rapide est contestable, car elle ne donne qu'une image inexacte du budget de l'agriculture et du développement rural.

L'agriculture est le seul secteur socio-économique pour lequel l'ensemble des crédits dont il bénéficie est regroupé, en l'occurrence, à l'annexe IV de votre budget.

Ce tableau peut être source de confusion. En effet, il regroupe, d'une part, les crédits intéressants non seulement les agriculteurs, mais aussi tous les ruraux — adduction d'eau, électrification rurale, voirie rurale, aménagement des villages, etc., soit 1.300 millions de francs — et, d'autre part, les crédits de l'enseignement agricole, de la formation professionnelle et de la recherche, soit 1.060 millions de francs.

Pour les autres secteurs socio-économiques, le regroupement de telles actions n'est pas effectué, ce qui est logique, puisqu'elles relèvent plus de la responsabilité nationale que de celle d'un secteur de production.

Enfin, ce tableau regroupe les crédits sociaux, soit 12 milliards de francs environ, alors que ceux-ci relèvent, encore une fois, de la solidarité nationale et non de la seule responsabilité de l'agriculture. En particulier, il est anormal qu'apparaissent à la charge de l'agriculture les crédits du fonds national de solidarité, soit 2 milliards de francs, qui traduisent l'effort de la collectivité en faveur des personnes âgées les plus déshéritées.

Il en est de même de la compensation démographique — 2.800 millions — instituée cette année pour tenir compte du déséquilibre chronique des actifs ruraux cotisants par rapport aux inactifs.

Clarifiez la présentation de votre budget, monsieur le ministre. Tant que des malentendus persisteront, on verra des journalistes de bonne foi écrire que l'agriculture coûte cher, que chaque agriculteur coûte 130.000 anciens francs par mois à la nation — cela a été écrit — on verra des lecteurs de bonne foi le croire et une telle contrevérité évidente continuer à faire son chemin dans les esprits. La vérité — vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre — est que les urbains coûtent plus cher que les ruraux.

Après ces commentaires sur la présentation du budget, j'en arrive aux équipements collectifs ruraux. Le présent budget ne permettra d'atteindre, pour l'ensemble de la fonction « développement rural », que 72 p. 100 des objectifs du Plan au lieu de 76 p. 100. Le taux atteint pour les trois premières années était satisfaisant, mais le budget de 1974 marque un recul par rapport aux prévisions du Plan.

Au chapitre « Aménagement de l'espace rural », les équipements collectifs agricoles augmentent de 6,01 p. 100 en francs courants et de 0,3 p. 100 en francs constants. Par rapport au Plan, le taux d'exécution atteindra, à la fin de 1974, 76,3 p. 100. Mais il faut tenir compte du fait que certaines rubriques sont gonflées artificiellement.

En effet, des crédits d'équipements non prévus dans l'enveloppe initiale du VI^e Plan sont ajoutés ou soustraits chaque année. Par exemple, le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, le F.I.A.T., qui figure au budget des charges communes, vire chaque année à l'agriculture une quarantaine de millions de francs que le Plan incorpore dans son tableau d'exécution.

Par exemple aussi, des crédits sont soustraits au ministère de l'agriculture, au profit du ministère de la protection de la nature et de l'environnement, pour la protection de l'espace naturel. Une soixantaine de millions de francs avaient été prévus par le VI^e Plan et c'est finalement un crédit double environ qui aura transité, faisant apparaître, au bénéfice de l'agriculture, des actions qui, en fait, servent la protection de la nature et de l'environnement.

Si l'on considère en outre que le ministère de l'intérieur, sans que cela ait été prévu dans le calcul de l'enveloppe du VI^e Plan, exige que le ministère de l'agriculture et le Plan, dans leurs tableaux d'exécution, fassent apparaître les crédits servant à l'incitation pour les fusions et les regroupements de communes, on peut objectivement constater qu'au total le taux d'exécution du Plan qui a été atteint au cours des quatre premières années est non de 76 p. 100, mais de 72 p. 100.

Permettez-moi, monsieur le ministre, à ce stade de mon exposé, de traiter de certains points précis.

Je parlerai tout d'abord des crédits destinés aux réalisations d'adductions d'eau. Nous constatons que le total des crédits, en autorisations de programme, inscrits tant au titre du fonds national pour le développement des adductions d'eau qu'au titre du budget de l'agriculture, passe de 307 millions de francs en 1973 à 326 millions de francs en 1974, alors qu'il était, en 1971 et 1972, respectivement de 318 et 320 millions de francs. Si, pour votre ministère, ces crédits augmentent sensiblement entre 1973 et 1974, puisqu'ils passent de 117 à 131 millions de francs, il faut cependant considérer qu'ils étaient de 168 millions de francs en 1971 et de 130 millions de francs en 1972.

Sans tenir compte de l'évolution des prix, nous avons là une notable et fâcheuse régression des crédits. Un relèvement substantiel de la taxe servant à augmenter le fonds d'adduction d'eau permettrait d'accélérer les travaux à réaliser.

Je me dois aussi d'attirer votre attention sur les dotations de crédits d'électrification rurale aux collectivités locales. Les besoins sont importants — vous le savez, monsieur le ministre, et d'autres orateurs l'ont dit avant moi — en matière d'extension et de renforcement et je juge insuffisants les crédits de votre budget.

En dehors des programmes financés par l'Etat, il y a les programmes départementaux. Pour ces derniers, l'octroi d'une aide du fonds d'amortissement des charges d'électrification serait subordonné au dépôt des conclusions d'une commission — la commission Arnaud — et à une prise en considération de ces conclusions par le Gouvernement.

De plus, en raison du plafonnement des prêts consentis par les caisses de crédit agricole mutuel, nous ne connaissons pas les délais dans lesquels les prêts non bonifiés seront accordés. Ce sont pour nous des sujets d'inquiétude, d'autant plus que le retard dans le financement des travaux d'énergie électrique influera sur la cadence des constructions nouvelles et freinera le développement de l'agriculture, surtout en matière d'élevage.

Quant aux équipements productifs agricoles, ils augmentent globalement de 8,1 p. 100 en francs courants et de 1,9 p. 100 en francs constants, soit un peu plus que les équipements collectifs ruraux. Par rapport au Plan, le taux de 65,6 p. 100, qui serait atteint au terme des quatre premières années d'exécution, illustre le retard pris dans ce domaine dont dépend pour l'avenir de l'agriculture.

Les retards les plus sensibles sont constatés dans les actions de remembrement, d'hydraulique agricole et d'équipements d'exploitation.

Le temps qui m'est imparti, monsieur le ministre, ne me permet pas de m'étendre, mais je dois vous dire que les crédits inscrits à ce chapitre des équipements productifs agricoles sont nettement insuffisants. Il faut donc, monsieur le ministre, si du moins c'est dans vos possibilités, obtenir leur majoration.

Je voudrais aussi vous rappeler que, lors de la discussion de la loi de finances, un amendement présenté par notre rapporteur général a été voté, donnant la possibilité de déduire la T. V. A. sur le fuel domestique à compter du 1^{er} janvier 1974. Lorsque le texte amendé viendra en discussion devant l'Assemblée nationale en deuxième lecture, en tant que ministre des agriculteurs, j'ose espérer que vous voudrez user de votre influence auprès de votre collègue des finances pour faire prévaloir le texte voté par le Sénat.

Je terminerai en rappelant que développer, c'est améliorer à partir de ce qui existe, avec, pour finalité, l'élévation des conditions de vie des populations. En effet, pour le monde agricole, le problème fondamental de sa participation au développement rural ne consiste pas seulement à étudier et à mettre au point des plans et des schémas, mais plutôt à assurer sa progression économique spécifique à l'image des autres secteurs d'activité. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Vassor. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en étudiant votre budget, monsieur le ministre, nous pouvons constater l'effort consenti en faveur de l'agriculture, la croissance globale des crédits qu'il comporte étant supérieure à celle du budget général.

J'ai écouté avec attention nos excellents rapporteurs qui estiment que ce budget n'est certes pas parfait, mais que, malgré des points faibles, il apporte des satisfactions et traduit un effort financier important.

Je vous ai écouté attentivement, monsieur le ministre. J'ai constaté que vous vous êtes remarquablement adapté aux problèmes agricoles et que vous vous efforcez de défendre les intérêts des producteurs, tant au sein du Gouvernement qu'auprès des membres de la Communauté.

J'approuve votre déclaration sur la politique agricole commune. J'ai également apprécié vos récentes déclarations tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat sur votre volonté d'obtenir de vos partenaires de la Communauté l'augmentation des prix agricoles à la production. Il est malheureusement exact, comme vous venez de le démontrer, que les prix agricoles, en francs constants, ont diminué. Vous n'ignorez pas le découragement qui règne actuellement parmi les éleveurs en raison de la baisse du prix de la viande et surtout de la baisse du prix des animaux maigres, en pays de montagne notamment. Or, si vous voulez que l'O. N. I. B. E. V. puisse avoir une action efficace par son intervention permanente, il faut que le prix d'intervention soit très proche du prix réel. C'est ce que nous demandons.

L'augmentation des prix agricoles à la production est d'autant plus indispensable que la plupart de ceux-ci sont fixés pour un an et que pendant ce temps la vie et les coûts de production augmentent considérablement en cette période d'inflation.

Cela étant dit, j'attirerai rapidement votre attention, monsieur le ministre, sur deux problèmes essentiels pour l'avenir de notre agriculture, l'enseignement agricole et la recherche agronomique.

Je reconnais, monsieur le ministre, que votre tâche est difficile. Vous avez une masse de crédits à répartir et vous devez procéder à des choix. D'ailleurs, du fait qu'une part importante de l'excédent de notre balance des paiements est due à l'excédent de notre balance agricole, la présence de M. le ministre de l'économie et des finances à vos côtés eût été souhaitable. Il n'est pas possible qu'il ne comprenne pas l'insuffisance des crédits accordés à la recherche agronomique. C'est en fait de lui que dépend cette « rallonge » que tous ici nous attendons.

Nous n'avons pas trouvé, en faveur de l'enseignement agricole, sauf en ce qui concerne les bourses, l'effort que nous attendions. Malgré une légère augmentation des crédits pour l'enseignement privé, celui-ci va encore connaître de graves difficultés en raison du maintien de ses effectifs. Nous espérons que les déclarations que vous venez de faire concernant l'enseignement agricole donneront satisfaction.

Par ailleurs, il existe un retard regrettable dans le versement des émoluments au personnel des lycées agricoles. Un tiers de ce personnel subit des retards de paiement de onze mois en moyenne. Nous souhaitons, monsieur le ministre, comme vous avez bien voulu me l'écrire récemment, que les mesures d'apurement et de réorganisation qui s'imposent soient prises car un retard dans le versement des émoluments ne peut que créer, dans le personnel enseignant, un malaise d'ailleurs justifié.

Par ailleurs, permettez-moi de vous rappeler ce que je vous disais, il y a un an, à propos de nos écoles vétérinaires, l'école d'Alfort, en particulier. Souhaitons que l'excellent rapport de notre collègue M. Golvan, au nom de la commission spéciale, soit suivi des mesures indispensables qu'il proposait.

Il n'y a actuellement aucune commune mesure entre le niveau du concours d'entrée à l'école d'Alfort et les conditions de travail des jeunes élèves vétérinaires, dans des locaux vétustes où les professeurs sont en nombre insuffisant et les fermes expérimentales inexistantes. Aussi, je vous félicite de vouloir donner priorité à l'enseignement vétérinaire.

J'en arrive maintenant au problème important de la recherche agronomique. Je voudrais profiter de cette discussion budgétaire, concernant les difficultés financières que rencontre l'Institut national de la recherche agronomique pour élever le débat au niveau de la recherche en général.

Je tiens, tout d'abord, à dire que, pour la construction et l'aménagement des centres de recherche de l'I. N. R. A., des sommes très considérables ont été dépensées; elles ont été judicieusement employées et je m'en félicite. Nous devons affirmer que ces vastes établissements modernes font honneur à la France.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. C'est vrai.

M. Jacques Vassor. Il est regrettable, d'ailleurs, que ces différents centres de recherche ne soient pas plus connus, non seulement des agriculteurs, mais de toute la jeunesse et des enseignants ainsi que de tous ceux qui s'intéressent au progrès. Je trouve excellente l'opération « portes ouvertes » organisée dans les différents centres, commentée par les professeurs et suivie par un public important de visiteurs.

La création d'un centre de l'I. N. R. A. dans mon département a représenté une dépense très importante en investissement et a donné à la Touraine une place privilégiée dans la recherche zootechnique et vétérinaire. Il existe à Nouzilly un centre de recherche des plus modernes.

Face à cela, dans ce centre de recherche comme dans les autres, il semble que les moyens en personnels et en crédits de fonctionnement soient restés constamment très en dessous des besoins correspondant à l'effort d'investissement.

En raison du dispositif budgétaire actuel, les majorations des rémunérations du personnel ouvrier sont prises sur les crédits des mesures nouvelles de fonctionnement, ce qui entraîne la réduction des programmes de recherche et cela au moment même où l'I. N. R. A. doit faire face à des tâches nouvelles importantes: problèmes d'environnement, pollution des eaux ou de l'atmosphère, promotion des industries agricoles et alimentaires, manque de protéines, etc. Il en résulte une aggravation de la situation financière des laboratoires de recherche.

Dix scientifiques et vingt-deux techniciens seulement pourront être recrutés en 1974. Or, parmi les chercheurs, il faut maintenir des jeunes. Ainsi le cadre existe, mais à l'intérieur on manque de chercheurs.

Pourtant, à qui devons-nous toutes nos connaissances actuelles, fruit de longues et patientes recherches, sinon aux expériences faites sur le terrain par nos incomparables chercheurs de l'I. N. R. A. ? C'est bien grâce à eux que nos producteurs ont maintenant à leur disposition les moyens d'améliorer la productivité, donc la rentabilité de leurs exploitations.

Le rôle du Gouvernement est de prévoir; c'est aussi la raison d'être de la recherche. Cette année, subitement, les éleveurs ont manqué de protéines et ont dû payer très cher le peu qu'ils trouvaient à acheter, et cela parce que nous dépendons de l'étranger. C'est un peu le même problème que celui du pétrole. N'y a-t-il pas d'ailleurs un rapport entre ces pénuries ? Ne serait-il pas sage d'étudier d'autres sources d'énergie peut-être pour les moteurs, avec le charbon de bois pour les gazogènes, et pourquoi pas ? l'alcool extrait des betteraves ou du vin ? Mais qui se rappelle qu'il y a huit ans, l'I. N. R. A. avait attiré l'attention sur la nécessité de produire nous-mêmes une certaine proportion des protéines dont nous avions besoin, en encourageant la culture du soja et de nouvelles variétés de féveroles ?

C'est l'I. N. R. A. qui a cherché et découvert des variétés de maïs exceptionnelles qui couvrent maintenant la plus grande partie de nos semencements. C'est l'I. N. R. A. qui a sélectionné une souche de volaille supérieure à toutes celles d'Europe, égalée seulement par les souches américaines.

Ce sont les travaux de l'I. N. R. A. qui permettent aux éleveurs d'obtenir maintenant des agnelages groupés aux dates choisies avec un nombre d'agneaux plus élevé. C'est l'I. N. R. A. qui a contribué aux moyens de lutte contre la brucellose. Nous sommes persuadés que cette redoutable maladie disparaîtra bientôt, comme ont disparu pratiquement la tuberculose et la fièvre aphteuse.

L'I. N. R. A. voudrait commencer à se pencher sur les maladies qui apparaîtront dans l'avenir, en particulier en raison du rassemblement d'animaux en nombre élevé dans des groupements de producteurs et d'une alimentation poussée au maximum. C'est en effet maintenant que les chercheurs doivent étudier ce problème pour ne pas être en retard dans l'avenir.

Le travail du chercheur c'est de prévoir pour les cinq ou dix ans à venir. C'est pourquoi l'insuffisance du nombre des chercheurs à l'I. N. R. A. peut être grave de conséquences. C'est d'ailleurs vrai également pour l'Institut Pasteur. Nous ne pourrions pas suivre la course dans la compétition internationale si nous prenons du retard dès le début.

N'est-il pas pénible de voir s'installer en Touraine, comme ailleurs sans doute, des industries agricoles et alimentaires étrangères et surtout anglaises parce que les nôtres ne peuvent résister à l'offensive britannique ? Quelle en est la raison ? C'est que l'effort de recherche et de développement par rapport à la production agricole est cinq fois moindre en France qu'au Royaume-Uni.

Si la France, au point de vue agricole, veut tenir en Europe la place qui doit être la sienne, il lui faut travailler et prendre de l'avance. En fait, la politique de recherche s'est traduite par la réduction des moyens affectés, qui sont passés de 2,5 p. 100 du produit national brut en 1967 à 1,8 p. 100 en 1973.

De plus, il est indispensable de revoir les traitements accordés à ces chercheurs. Jamais, en France, nous ne leur avons donné des salaires équivalents à ceux auxquels ils pourraient prétendre dans les entreprises privées.

Les chercheurs de l'I. N. R. A. contribuent au progrès agricole. Ils aident la nation à s'affranchir de l'emprise économique de l'étranger. Aussi paraît-il important de donner à l'I. N. R. A. les moyens de poursuivre sa tâche. C'est ce que nous demandons avec insistance et ce que vous devez obtenir de M. le ministre de l'économie et des finances.

A l'Assemblée nationale, mon collègue et ami M. Voisin vous a dit : « Recourez au projet de loi de finances rectificative, rattrapez au collectif ce que vous ne pourrez inscrire au budget pour l'I. N. R. A. ». Vous lui avez répondu : « Si les calculs de mon administration faisaient apparaître une insuffisance de crédits de fonctionnement, alors je m'engage à prendre, pour pallier cette insuffisance, les mesures nécessaires que j'examinerai en temps opportun avec mon collègue, M. le ministre des finances ».

Vous venez de déclarer devant le Sénat que les crédits nécessaires sont affectés à l'I. N. R. A. Bien sûr, cette réponse nous donne satisfaction ; permettez-moi cependant de vous indiquer, monsieur le ministre, que l'I. N. R. A. ne peut recruter des chercheurs sur des hypothèses de crédits. C'est pourquoi nous estimons indispensable de relever, dès ce budget, les crédits de fonctionnement de l'I. N. R. A.

Dans le domaine de la recherche, bien plus que dans tous les autres, comme on l'a dit, ne pas progresser, c'est déjà s'engager dans la voie du déclin.

Monsieur le ministre, nous vous faisons confiance et nous savons pouvoir compter sur vous. N'oubliez jamais que, pour une nation, il n'y a pas de meilleur placement que les sacrifices consentis en faveur de la jeunesse, donc de l'avenir, c'est-à-dire de l'enseignement et de la recherche. (*Applaudissements.*)

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

M. Emile Durieux. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget du ministère de l'agriculture est, pour beaucoup d'entre nous, l'occasion d'intervenir sur des points qui intéressent, soit la totalité des agriculteurs, soit l'agriculture de certaines régions. Sans vouloir dire que d'autres questions sont sans importance je voudrais, en ce qui me concerne, mettre un accent particulier sur le problème posé par les prix agricoles à la production et la politique du Gouvernement à ce sujet.

Nous venons de connaître une période d'agitation, de grève des achats, de magasins fermés, au cours de laquelle on a mis beaucoup de temps à se rendre compte qu'il y avait des consommateurs et encore plus de temps pour se souvenir qu'il y avait à la base des producteurs agricoles dont la récolte était quelquefois mise en péril.

Beaucoup croient, il est vrai, que pour l'agriculture tout va toujours très bien. En tout cas, on se charge de l'expliquer au pays un peu de toutes les façons. C'est ainsi, par exemple,

que M. le Premier ministre, parlant à la tribune de l'Assemblée nationale, le 9 octobre, n'a pas hésité à déclarer :

« En 1972, le revenu brut d'exploitation des entreprises agricoles a augmenté de près de 16 p. 100, de 15,9 p. 100 exactement. En 1973, il progressera encore de plus de 10,5 p. 100.

« Les prix des produits agricoles à la production augmenteront, en 1973, de 8,7 p. 100, en moyenne annuelle, par rapport à l'année 1972. »

Qu'est-ce que le revenu brut des exploitations ? Nous, ce n'est pas le revenu brut qui nous intéresse, c'est le pouvoir d'achat des cultivateurs et de leur famille.

D'où viennent ces affirmations ? Comment sont faits les calculs qui aboutissent à de tels chiffres, si habilement présentés et qui sont, à chaque occasion, répandus à travers le pays par la radio et la télévision ?

Dimanche matin, Europe n° 1, dans une émission agricole, s'efforçait encore d'exposer que, d'après le B. A. C. — bureau agricole commun, nous avons appris par la suite qu'il s'agissait d'un bureau d'études ; nous avons beaucoup de bureaux d'études — le revenu en francs constants des agriculteurs avait augmenté depuis l'an dernier. Regrettant de ne pas avoir bien compris le pourcentage, j'ai téléphoné pour avoir le texte du propos en question. A ce jour, il ne m'est pas parvenu. Certains postes de radio se soucient assez peu des informations qu'ils lancent sur les ondes et de l'effet qui peut s'ensuivre.

Il serait souhaitable, à notre avis, que dans ce genre d'information on ne confonde pas des productions qui n'ont rien à voir entre elles pour leur faire dire ce que l'on veut.

Bien entendu, si on fait une moyenne avec, d'une part, certains vignobles du Bordelais, dont on connaît le revenu net, et, d'autre part, le blé ou l'orge, on a des chances de trouver un bon résultat. Le drame, monsieur le ministre, c'est que ni dans le Pas-de-Calais, ni dans la Corrèze, il n'y a de plants de vigne des super-grands crus du Bordelais !

L'information est tendancieuse et néfaste à la manifestation de la vérité en ce qui concerne la véritable situation de l'agriculture, comme, par exemple, tout ce qui tend à la rallier aux prix à la consommation, à ce que l'on appelle « le panier de la ménagère », car, entre les producteurs agricoles et le panier de la ménagère, il y a beaucoup de choses : les transports, la transformation ou, pour le moins, le conditionnement, et les marges bénéficiaires sont calculées, admises. Seul, le paysan n'a pas droit à un bénéfice. Sa récolte étant un don du ciel, il ne peut prétendre à grand-chose. Et puis, il y a l'Etat avec ses taxes et ses services.

M. Marcel Brégère. Très bien !

M. Emile Durieux. Voilà un instant j'ai dit que ce qui nous intéresse, c'est le pouvoir d'achat des cultivateurs, ce que l'on peut considérer comme leur salaire. Si nous examinons la situation de la production agricole, nous constatons que, d'une récolte à l'autre, du 1^{er} juillet 1972 au 1^{er} juillet 1973, les salaires ont dû être augmentés, en raison de la hausse du coût de la vie, de 20 p. 100 exactement. N'allez pas me faire dire que nous regrettons l'augmentation des salaires en agriculture. Ils doivent être les mêmes que dans les autres branches d'activités. L'ouvrier agricole ne doit pas être considéré comme un travailleur de seconde classe, comme un laissé pour compte des autres formes d'emploi.

Dans cette période de modernisation des techniques, l'ouvrier agricole doit généralement être apte à régler des machines aux mécanismes délicats, à la conduite d'engins dont la valeur nécessite beaucoup de soins et de compétence ; il convient donc qu'il soit considéré et payé en conséquence.

Mais le cultivateur de l'exploitation familiale, qui fait son travail lui-même, est aussi un ouvrier agricole.

M. Marcel Brégère. Très bien !

M. Emile Durieux. A-t-on le droit de lui refuser son salaire ? Son salaire à lui, il n'est pas dans la caisse d'un employeur ; c'est dans le prix du produit qu'il se trouve. S'il ne reçoit pas de sa coopérative, pour le blé qu'il a livré, un prix qui soit en rapport avec ses dépenses de production, son nombre d'heures de travail, alors il faut dire qu'il est injustement traité, car il ne faut pas oublier qu'en plus de la rémunération de son travail, il doit faire une moyenne entre les bonnes et les mauvaises années. Nos économistes gouvernementaux ne retiennent, en général, que les bonnes.

L'orientation de la production n'a pas donné ce que l'on attendait d'elle. Les dispositions de pénurie, dont nous n'ignorons pas que vous avez, par la suite, demandé la suppression, monsieur le ministre, ont mis en difficulté bon nombre d'agriculteurs ; surtout ceux qui, pour faire de la viande, doivent acheter des bêtes maigres. Parmi ceux qui pratiquent l'embouche, un bon nombre ne retrouveront certainement pas leur compte. Ainsi, l'écrasement des prix des grandes productions végétales n'aura servi à rien.

On peut essayer de nous dire que certaines grandes organisations agricoles ont été d'accord pour de bas prix, permettant de meilleures opérations à l'exportation, et cela dans l'intérêt même des producteurs. Celles-ci ont été assorties de telles taxes de reprise que les producteurs n'en profiteront guère.

Le lamentable 1 p. 100 qui a été accordé à Bruxelles aux producteurs de blé et aux planteurs de betterave, malgré la volonté du Gouvernement français, qui croyait trouver dans le blocage des productions végétales un moyen de faire produire davantage de viande, n'aura rien donné.

Je serais heureux de savoir comment, avec les augmentations que les producteurs agricoles ont connu depuis l'an dernier, ils ont pu, pour certains avec une dérisoire majoration de 1 p. 100 du prix de leurs productions, améliorer leur situation et faire en sorte que leur salaire, à eux, soit aligné sur le coût de la vie.

Monsieur le ministre, il faut être réaliste et voir les choses en face. Le producteur agricole n'est pas, sauf rare exception, un monsieur qui renouvelle ses opérations plusieurs fois par an. Si ses vaches lui donnent, en moyenne, un veau par an, ce n'est pas mal, et il ne sème guère blé, orge, betteraves ou autres semences qu'une fois par an également.

En un an, il se passe bien des choses. On commence par marchander au producteur le prix de son produit en prétextant la situation économique, la lutte contre l'inflation. On en fixe le prix à l'avance. La semence n'est quelquefois pas en terre que déjà les dépenses augmentent, l'Etat donnant l'exemple de la majoration de ses propres services.

L'argent perd dans l'année quelque 10 p. 100 de sa valeur, et c'est avec cette monnaie dévaluée que le producteur recevra pour sa récolte qu'il va devoir non seulement vivre, lui et les siens, pendant une nouvelle année, mais aussi amortir son matériel ou, ce qui est pire encore, le remplacer en supportant de nouvelles hausses.

Si le paysan avait quelques réserves, ce qui n'est pas toujours le cas, elles ont été amenuesées d'année en année par la dévaluation, le taux d'intérêt de son carnet d'épargne au crédit agricole ou ailleurs étant bien inférieur à la perte constatée en un an. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles je suis venu à plusieurs reprises à cette tribune demander que soient mises au point des mesures susceptibles de protéger l'épargne populaire. Il m'a toujours été répondu que les taux de certains placements actuels tenaient précisément compte de cette dévalorisation permanente de la monnaie, ce qui, à mon avis, n'est pas tout à fait exact. D'ailleurs, ces placements sont inutilisables pour des sommes qui représentent un fonds de roulement et doivent demeurer mobilisables à tous moments.

Il y a là une situation qui risquerait de décourager les meilleures volontés si, dans leur grande majorité et pour le bien de notre pays, les paysans n'étaient si attachés à leur terre.

J'ai parlé d'une augmentation des dépenses de production ; elle est en moyenne de 10 p. 100, identique à celle du coût de la vie. Les salaires, de leur côté, ont augmenté de 20 p. 100.

Il convient maintenant de considérer la dernière augmentation du prix du fuel qui est, elle aussi, de 20 p. 100. A ce propos, ne serait-ce que par sympathie pour nos amis en difficulté, nous ferions peut-être bien de ne pas étaler notre prétendue sécurité d'approvisionnement en carburant.

Pour ce qui est de l'essence, ne parlons pas de l'énorme taxe qui augmente son prix réel. Disons simplement que la détaxe pour l'utilisation agricole est insuffisante et qu'il est regrettable que, pour la moisson, elle soit plafonnée à 12,5 hectares.

Pour essayer de mettre bon ordre dans notre économie en voie de délabrement, ne va-t-on pas peser encore un peu plus sur les prix agricoles à la production ? J'aimerais vous entendre dire, monsieur le ministre, que les produits agricoles seront, à la production, payés à leur juste prix et que nos cultivateurs, leurs femmes et leurs enfants n'auront pas à faire trop d'heures supplémentaires gratuites pour équilibrer leur budget et venir au secours de celui de la nation.

Je voudrais maintenant évoquer quelques aspects particuliers du budget de l'agriculture. Je ne m'y attarderai pas, car je n'ignore pas que certains de mes collègues vont en parler dans le détail.

Le budget en lui-même présente dans l'ensemble bien peu d'améliorations, si l'on considère l'augmentation du coût des opérations envisagées. L'enseignement agricole n'est toujours pas favorisé. La carte scolaire est toujours attendue, comme le lycée agricole que nous espérons voir un jour à Boulogne-sur-Mer. La recherche agronomique est à la portion congrue, alors qu'il y a tant à faire pour nous éviter d'être victimes, ne serait-ce que des opérations menées par certains de nos amis qui voudraient bien, quand ils en ont, nous inonder de leurs surplus, mais qui, le moment venu, n'hésitent pas à nous priver de ce dont nous avons besoin. C'est aux protéines et au soja américain que je fais allusion.

Sous le signe des diminutions de crédit, la station agronomique d'Arras, si utile à la région Nord-Pas-de-Calais, est menacée de je ne sais trop quelle transformation, voire pratiquement de disparition. Par ailleurs, le Crédit agricole se débat comme il peut entre des taux d'intérêt élevés et des réserves obligatoires qui le paralysent.

Mieux vaut, sans doute, ne pas trop parler de l'équipement rural et surtout pas du remembrement qui permet cependant, là où il a lieu, de réduire de 20 p. 100 en moyenne le coût des travaux du sol.

Quant aux crédits pour les grands aménagements régionaux, qui concernent en particulier certains départements du Midi — le Nord n'est pas égoïste... (*Sourires.*)

M. Robert Schwint. C'est gentil !

M. Emile Durieux. ... ils sont en diminution. Les intéressés seraient heureux d'être rassurés et plus spécialement nos amis de la Haute-Garonne, du Gers, des Hautes-Pyrénées, de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne.

Vous n'ignorez pas non plus, monsieur le ministre, que notre production sucrière est sérieusement menacée. Je reconnais volontiers qu'il s'agit là d'une de vos préoccupations.

J'ai évoqué tout à l'heure le cycle des opérations agricoles : une récolte, un an. Il faut quelquefois bien du temps pour mettre en difficulté un paysan courageux et économe, mais quand il est tombé, il ne peut plus se relever, à moins peut-être que ce ne soit pour se dresser contre les responsables de sa situation. Souhaitons tous qu'il n'en arrive pas là. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Goutmann.

Mme Marie-Thérèse Goutmann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne vous étonnerai pas, monsieur le ministre, en affirmant, après mon collègue Léon David, mon opposition à un budget qui ne correspond ni aux besoins de la population agricole ni aux besoins économiques du pays, et je m'attacherai à souligner en particulier son insuffisance dans le domaine de l'enseignement agricole.

Le rapport de la commission du VI^e Plan soulignait, voici quelques années : « Les enseignements agricoles devraient non pas décroître comme la population active agricole, mais au contraire être vigoureusement renforcés. Instrument décisif de la modernisation de l'agriculture, l'enseignement agricole doit recevoir un haut degré de priorité dans le VI^e Plan ». Moyennant quoi, après avoir chiffré les besoins autour de 600 millions de francs, les estimations ont été ramenées à 450 millions de francs. C'est ce qu'on appelle dans le jargon technique, l'hypothèse basse, c'est elle qui a été retenue.

Qu'en est-il aujourd'hui ? La même commission du VI^e Plan prévoyait, en 1960, la construction de 92 lycées agricoles, de 450 collèges agricoles pour garçons et de 250 pour filles. En 1972, on comptait 76 lycées, 43 collèges de garçons et 8 collèges de filles. Le déficit était donc de 665 établissements. Pour les classes, nous en sommes actuellement à un déficit de 3.657 unités par rapport aux prévisions du VI^e Plan. Quant aux postes budgétaires, le retard est de plus de 25.000 postes.

Pourtant, les prévisions de cette commission n'étaient pas trop ambitieuses puisqu'elle déclarait elle-même : « Ces objectifs une fois atteints, les besoins seraient satisfaits à 75 p. 100 dans le secteur de l'enseignement agricole et de la recherche agricole ».

Mais, depuis 1970, les crédits n'ont cessé globalement de diminuer, tant pour les investissements que pour les créations de postes budgétaires, ou de connaître un taux de progression inférieur à celui des autres services du ministère. On assiste depuis quelques années, avec une inquiétante régularité, à des fermetures de classes et d'écoles qui sont loin d'être compensées par des ouvertures.

Il y a là, monsieur le ministre, une situation préoccupante et un véritable gâchis lorsque l'on sait que, depuis des années, les enseignants et les parents d'élèves réclament la publication de la carte scolaire.

Or, le budget que vous présentez cette année pour l'enseignement agricole est plus mauvais que jamais, au point que le retard d'exécution du Plan sera désormais de 34 p. 100, de 51,9 p. 100 même dans l'enseignement secondaire technique agricole.

Il est prévu, dans votre budget, 75 postes budgétaires, mais plus de la moitié ne correspondent pas à des créations réelles et sont le fait des régularisations de situation provoquées par des dépassements budgétaires. Dans ces conditions, il ne sera pas possible d'assurer la rentrée 1974-1975 dans des conditions convenables. Seul l'enseignement supérieur connaît cette année une progression.

Mais bien des problèmes restent actuellement sans solution. En particulier, les élèves de l'enseignement supérieur aimeraient avoir des précisions quant au transfert de Paris-Grignon à Palaiseau, ou tout au moins avoir l'assurance que ce transfert ne se traduira pas à terme par la fermeture de l'école de Grignon.

Par contre, les crédits consacrés à la recherche agronomique marquent une dégradation continue contraignant celle-ci, dans bien des services, à rechercher des sources de financement extra-budgétaires. Il y a là une situation inadmissible qui compromet gravement l'avenir de l'institut national de recherches agronomiques.

Vous avez déclaré, à l'Assemblée nationale, que le Gouvernement, en ce qui concerne l'enseignement agricole, avait décidé de poursuivre la politique définie en 1960, qui instituait selon vous une pédagogie nouvelle adaptée au monde rural. Or, d'une part, vous ne donnez pas les moyens de développer un enseignement réellement ouvert sur le secteur de l'agriculture et vous vous contentez, en fait, de soumettre l'enseignement aux contraintes de la vie rurale et au manque de plus en plus criant de main-d'œuvre; d'autre part, on assiste à un véritable détournement des moyens budgétaires des services publics vers l'enseignement privé.

Ce détournement et cette dispersion aboutissent au sous-équipement de l'enseignement agricole dans son ensemble et à l'incapacité, de la part du Gouvernement, de mettre en place une politique cohérente de formation des enseignants. La situation a pour conséquence qu'actuellement, dans l'enseignement technique agricole, deux tiers des enfants se trouvent dans des établissements privés pendant que les classes de l'enseignement public sont fermées.

L'insuffisance n'est pas seulement quantitative, mais également qualitative, parce qu'il y a prédominance des formations courtes, sans formation para-agricole et parce qu'il n'y a pas réellement enseignement alterné, mais baisse du niveau de culture générale et semblant de formation professionnelle qui tient plus de l'apprentissage que d'un véritable enseignement professionnel et technologique.

Nous ne sommes pas les seuls à penser ainsi. Les enseignants en agriculture, récemment en grève, vous ont exposé les mêmes inquiétudes. Votre budget est si maigre que même l'enseignement privé, pourtant enfant chéri du pouvoir, se plaint. Et cependant vous persistez, d'année en année, à accepter une pénurie qui met l'enseignement agricole au bord de la faillite.

En réalité, la seule solution réside dans le développement d'un enseignement public de qualité, certes, adapté au monde rural, mais qui refuse la médiocrité et qui prépare des hommes et des femmes prêts à assumer les mutations d'une agriculture moderne et développée.

Les enseignants et les parents d'élèves en ont assez d'une illusoire carte scolaire, promise d'année en année, et qui, paraît-il, est sur votre bureau. En en retardant la publication, vous trouvez un prétexte pour refuser l'ouverture de nouvelles classes, alors que vous continuez à en fermer. Ainsi, les parents sont contraints d'avoir recours aux établissements privés et aux maisons familiales.

Vous tentez de justifier cette politique par la capacité d'accueil de l'enseignement agricole, sous prétexte que 30 p. 100 des classes sont inoccupées dans l'enseignement public. Il est vrai que le manque d'écoles maternelles, les fermetures d'écoles primaires, les regroupements d'élèves dans les concentrations urbaines ont entraîné une tendance à l'émigration vers les centres urbains. Mais comment voulez-vous orienter vers l'enseignement agricole des jeunes qui savent qu'ils seront obligés de quitter la terre ?

Nos villages se vident et meurent; la vie avec les charges fiscales devient de plus en plus difficile; on refuse les moyens aux jeunes de s'installer, de se moderniser; l'enseignement est inadapté, mal équipé et les élèves, par la force des choses, y reçoivent un enseignement sans application pratique.

M. Olivier Guichard déclarait, en mars 1972, aux présidents d'université: « La culture c'est le savoir vécu ». Comment les jeunes gens et les jeunes filles pourraient-ils acquérir le « savoir vécu » si l'enseignement agricole reste inadapté, si des moyens nouveaux ne sont pas donnés aux jeunes agriculteurs qui veulent rester à la terre ?

En conclusion, monsieur le ministre, quels débouchés peut offrir l'enseignement agricole public dans un pays où une exploitation agricole disparaît toutes les douze minutes ?

La crise de l'enseignement agricole est le reflet de la crise de l'agriculture, qui découle elle-même directement des méfaits d'une politique malthusienne uniquement tournée vers le profit.

Les solutions que nous préconisons impliquent que la carte scolaire soit l'instrument d'une politique cohérente d'implantation des établissements, d'harmonisation des structures, des cycles et des filières de formation, harmonisation inconciliable avec l'existence de deux types d'enseignement différents, une réelle politique des personnels qui mette en service un plan de recrutement, de titularisation, de rattrapage de formation initiale et permanente, le rattachement de l'éducation agricole à l'éducation nationale, enfin, le rattachement de l'enseignement agricole à l'éducation nationale.

Votre budget n'apporte aucune solution. Au contraire, il aggrave une situation déjà préoccupante. C'est pourquoi nous le rejetons. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes ainsi que sur plusieurs travées à gauche.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux. (*Assentiment.*)

A la demande du Gouvernement, et en accord avec la commission des finances, la séance de demain matin sera ouverte à dix heures trente minutes.

Quant à la séance de ce soir, elle sera poursuivie jusqu'à épuisement de la liste des orateurs inscrits.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

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

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Je désire, monsieur le président, vous remercier, ainsi que le Sénat, de bien vouloir accepter cette modification d'horaire.

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures quarante minutes, sous la présidence de M. François Schleiter.*)

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Fernand Chatelain demande à M. le ministre des transports s'il est exact que la décision de construire une ligne d'aérotrain de La Défense à Cergy-Pontoise a été rapportée

Il lui rappelle que cette décision avait été prise malgré l'avis défavorable d'un grand nombre d'élus qui avaient souligné que la priorité devait être donnée à la liaison ferroviaire entre la ville nouvelle et Paris.

Il lui demande :

1° De préciser les faits qui ont entraîné la remise en cause de la décision ultérieure ;

2° Quels sont les moyens qui seront mis en œuvre par le Gouvernement pour assurer dans les délais les plus rapides la liaison ferroviaire entre Cergy-Pontoise et la capitale ;

3° Si, compte tenu du retard apporté à la réalisation des moyens de desserte de la ville nouvelle, il n'estime pas nécessaire que la décision d'instaurer le péage sur l'autoroute A 15 lors de sa mise en service soit rapportée (n° 95).

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

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1974

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1974.

Agriculture et développement rural (*suite*).

M. le président. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions concernant le ministère de l'agriculture et du développement rural

La parole est à M. Roger Houdet.

M. Roger Houdet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lorsque notre collègue M. Driant introduisait devant nous, l'année dernière, le budget de l'agriculture, il commençait son exposé oral en nous rappelant deux dates : 1957, approbation du traité de Rome et ouverture de la Communauté européenne à six ; 1973, élargissement de cette communauté à neuf. Il nous disait : « Pour l'agriculture française comme pour les agricultures européennes, ce traité a été un tournant extraordinaire. Il a permis de préparer leur avenir dans des conditions meilleures. »

J'ai partagé ce sentiment dès 1958, lorsque j'avais l'honneur de représenter la France à la conférence de Stresa d'où sont sorties les bases de la politique agricole européenne. J'ai dit alors que la conquête de ce grand marché alimentaire de 180 millions d'habitants serait pour l'agriculture française un ballon d'oxygène indispensable à son évolution, à l'accroissement de son revenu, mais qu'elle devrait s'adapter, au risque de reculer, à cette conception nouvelle de la libre circulation des produits face à certains partenaires qui l'avaient largement précédée dans la modernisation technologique et structurelle. Nous étions loin alors de la période mélinienne où son agriculture, au début du siècle, avait pris du retard par rapport aux agricultures voisines.

Depuis quinze ans, les agriculteurs français ont pris conscience de l'enjeu à couvrir ; les résultats sont étonnants sur le plan de la productivité, de l'organisation de leurs marchés et de la discipline qui doit en découler pour eux.

On nous reproche même d'avoir été les principaux — presque les seuls — bénéficiaires de la politique agricole commune.

Je ne citerai pas de chiffres ; vous les connaissez pour la plupart. Notre rapporteur les évoque dans son rapport écrit et vous, monsieur le ministre, vous en avez donné un témoignage tout à l'heure. Ces chiffres prouvent combien cette accusation n'est pas fondée. Cependant de cette accusation sont nées, au sein de la Communauté même, des attaques contre cette politique en la généralisant à l'ensemble de l'Europe. D'autres attaques s'y sont ajoutées de l'extérieur appuyant la demande d'une plus grande libéralisation des échanges agricoles.

On a pu même envisager une réforme profonde de notre politique, dite bien à tort essentiellement protectionniste, car si elle était un peu protectionniste — et vous l'avez rappelé cet après-midi, monsieur le ministre — c'était en faveur des consommateurs européens qui ne subissent pas les soubresauts brusques des marchés internationaux. Heureusement les événements récents sur les marchés mondiaux et de mûres réflexions des responsables de la commission exécutive ont limité des modifications à de simples aménagements dont les répercussions sectorielles doivent cependant être examinées de très près.

En le disant, monsieur le ministre, je ne crois pas sortir de l'examen de votre budget, car ces modifications communautaires auront des retombées directes ou indirectes sur nos budgets nationaux. Je sais que vous en êtes très averti, mais j'aimerais connaître votre sentiment sur quelques points que je vais exposer brièvement.

Dans le projet de budget pour 1974, la contribution de la France attribuée au F. E. O. G. A. dans les dépenses communautaires est de 2.932 millions de francs, soit une augmentation de 600 millions de francs. D'autre part, les versements nets de la France pour la constitution des ressources propres de la Communauté sont estimés à 2.465 millions de francs, soit aussi une augmentation de 420 millions de francs. C'est donc une augmentation totale de notre participation d'un milliard de francs environ, alors que le budget du F. E. O. G. A. — garantie et orientation — pour 1974 sera en diminution de 300 millions d'unités de compte, soit 1.500 millions de francs. D'où vient cette contradiction ? Je vous pose la question. Serait-elle pour nous, comme pour nos partenaires, destinée à couvrir les excédents de dépenses de 1973 résultant notamment des charges sur les produits laitiers et la vente à prix très réduits de 200.000 tonnes de beurre ? Cette opération qui a été très critiquée — je ne la critique pas moi-même — était la seule possible techniquement et financièrement ; elle n'en a pas moins été regrettable. Cette opération a nécessité un budget supplémentaire du F. E. O. G. A. de 800.000 unités de compte. S'agit-il de cela ou bien la France aura-t-elle dans un collectif à augmenter sa participation de 1973 ?

Monsieur le ministre, à partir du 1^{er} janvier 1975, l'ensemble des dépenses sera couvert par les ressources propres de la Communauté. La contribution directe des Etats membres disparaîtra. De ce fait, les parlements nationaux n'exerceront plus un contrôle même indirect sur le budget communautaire sans pour autant que les pouvoirs du Parlement européens soient accrus. Or dès 1975, les politiques communautaires nouvelles seront financées ; certaines, du reste, intéressent l'agriculture, la politique régionale et la politique sociale. De ce fait, la part relative au F. E. O. G. A. sera réduite. Elle tombe déjà cette année à 65 p. 100 du budget total de la Communauté, alors qu'elle a atteint jusqu'à 90 p. 100.

N'est-il pas à craindre qu'une compression des crédits mis à la disposition de la politique agricole ne vienne modifier profondément ses possibilités.

Je le crains. Pourquoi ?

Cette réduction des dépenses est déjà un des trois objectifs du mémorandum déposé par la commission exécutive ; elle doit être atteinte sous la forme « aussi bien d'une meilleure

relation des prix que par des mesures particulières ». Je cite le texte du mémorandum. N'y a-t-il pas un risque de toucher indirectement aux prix d'orientation des prochaines campagnes qui seront soumis dans quelques mois au Conseil des ministres et au Parlement européen ?

La proposition faite pour le lait est particulièrement inquiétante. Je sais qu'elle vous préoccupe, monsieur le ministre, d'autant qu'il faut considérer que les excédents de beurre ne correspondent en fait qu'à une consommation supplémentaire minime d'un kilo par an pour chaque Européen ; que la production de matières grasses animales est relativement marginale face à la consommation de matières grasses végétales et marines, toutes importées ; que le F. E. O. G. A. supporte, au bénéfice des producteurs d'huile, des charges importantes pour lesquelles vous avez aidé le ministre de l'Etat membre intéressé, et j'espère qu'il vous rendra cet appui pour les vaches laitières.

Je veux souligner un dernier point, qui rejoint vos propositions budgétaires. Dans son mémorandum, la commission exprime son intention d'élaborer ses propositions pour la campagne prochaine en les axant sur la formation des prix dans les exploitations modernes, telles qu'elles sont définies par les directives communautaires du 17 avril 1972 sur la modernisation des exploitations agricoles, les plans de développement et la cessation d'activité.

Je regrette que la France ait été le dernier des six Etats membres originels à adresser ses propositions à la Communauté et à ne pas bénéficier ainsi dès maintenant des aides correspondant aux dépenses et aux investissements éligibles au F. E. O. G. A. De ce fait, n'apparaissent pas dans le budget que vous nous soumettez les crédits nationaux devant parfaire les aides communautaires aux plans de développement.

Pour accroître la productivité des terres, réduire les coûts de production, rendre leur exploitation plus rentable — donc plus « moderne » au sens économique du terme — il est une amélioration physique indiscutable : le remembrement.

Je ne peux que déplorer, avec nombre de mes collègues et nos rapporteurs, que les crédits soient toujours aussi limités pour des travaux qui devraient être la priorité des priorités des aménagements fonciers, alors que 8 millions d'hectares restent encore à remembrer.

En conclusion, monsieur le ministre, s'il est certain que l'évolution et l'organisation de nos marchés agricoles, le revenu que peuvent en tirer les exploitants dépendent maintenant des décisions prises à l'échelon européen, il est non moins certain que l'application de ces mesures et une part de leur financement dépendent des Etats membres.

Je regrette donc que votre budget n'offre pas plus de possibilités de faire appel à la Communauté pour bénéficier de la part du F. E. O. G. A. finançant les directives de modernisation et les plans de développement. Les agricultures de deux des trois Etats adhérents ne tarderont pas à rejoindre nos taux de productivité, la troisième, celle du Danemark, les dépasse déjà. Nous craignons, notamment, que le crédit de 200 millions de francs pour octroi de primes à la vache dans les régions de montagne ne soit insuffisant. Vous venez, monsieur le ministre, de remporter sur le plan communautaire une importante victoire en faisant admettre par le conseil des ministres le maintien de la prime aux vaches laitières de montagne ; mais, pour bénéficier complètement de la part de ces primes éligibles au F. E. O. G. A., ne pensez-vous pas que le crédit prévu devrait être augmenté ?

M. Joseph Raybaud. Il a raison !

M. Roger Houdet. Monsieur le ministre, ce n'est pas une interpellation que je vous fais sur le mémorandum d'aménagement de la politique agricole commune, ce n'est ni le lieu, ni le moment ; cette interpellation, je la réserve au commissaire Lardinois, et c'est un appel que je vous adresse.

A Bruxelles, vous gagnez très souvent quant au maintien des principes de la politique agricole, auxquels nous restons tous très attachés. Je vous en félicite, mais en négligez pas les modalités nationales d'application, particulièrement leurs conséquences budgétaires car elles seules permettront à l'agriculture française de rester, comme vous l'avez dit, en tirant tous les effets du maintien de notre politique agricole commune, un élément puissant de notre économie nationale et d'être, comme elle l'est depuis quinze ans, le moteur dynamique, je dirais presque le seul moteur de l'unité européenne. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Je demande la parole.

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

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Monsieur le président, je vous prie de bien vouloir m'excuser d'interrompre de la sorte le déroulement du débat,

mais M. le ministre Houdet vient de faire une intervention très importante qui va me permettre d'apporter des précisions, que je n'ai pas pu donner cet après-midi, sur la position prise par la France à l'occasion du dernier conseil de ministres tenu à Bruxelles sur le mémorandum de la commission.

M. le président. Il est bien naturel qu'un ministre réponde à un autre ministre. (Sourires.)

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Je ne reprendrai pas le détail des crédits budgétaires, sujet un peu complexe comme tout ce qui touche aux relations des budgets nationaux et du F.E.O.G.A. Monsieur le ministre Houdet, je vous adresserai une note, où je ferai le point d'ensemble sur cette affaire.

En revanche, vous avez évoqué en des termes qui correspondent tout à fait à ma pensée le problème du mémorandum et je peux, sur ce point, vous apporter des précisions.

Au dernier conseil des ministres, j'ai eu l'occasion de donner notre premier sentiment, je dis bien « notre premier sentiment », car beaucoup des propositions sont complexes et requièrent, avant d'arrêter une position, une étude approfondie et une concertation avec les organisations professionnelles et les parlementaires.

A priori, je partage totalement votre sentiment sur la taxe de résorption proposée dans le mémorandum en ce qui concerne le lait. En effet, dans une Communauté qui importe plusieurs millions de tonnes de matières grasses d'origine végétale ou marine, un excédent éventuel et conjoncturel de 200.000 à 300.000 tonnes de beurre n'est qu'un élément marginal du marché, qui relève non pas d'une mesure d'ensemble au détriment des agriculteurs, mais d'une meilleure organisation du marché. Par conséquent, je ne peux pas admettre et je n'admettrai pas qu'on essaie de reprendre des fonds, par le biais d'une taxe de résorption, à des agriculteurs qui ne sont pas responsables d'une situation globale qui pourrait être rééquilibrée par un effort fait sur les matières grasses d'origine végétale et marine.

Le deuxième problème, celui de la dérivation du prix des céréales est nouveau, complexe et il mérite une étude plus approfondie. Je précise simplement qu'on ne pourrait admettre une solution de cette nature que dans la mesure où elle n'aurait pas pour résultat d'augmenter les prix des céréales dans les zones excédentaires, c'est-à-dire précisément en France.

Comme je pense qu'il sera difficile à mon collègue allemand d'admettre la baisse du prix à la production des céréales dans son pays, la solution proposée par la commission sera difficile à faire admettre au conseil.

Pour ce qui est de la viande bovine, vous le savez, la commission a suggéré de fusionner le prélèvement et les droits de douanes. S'il s'agit simplement d'une mesure tendant à améliorer la gestion technique du marché, à la faciliter par une disposition de la même nature que celle qui existe pour le porc, alors je suis prêt à en discuter, mais, si l'on doit risquer, par ce biais, de remettre en cause la préférence communautaire dans ce domaine, alors je ne pourrai pas, bien entendu, m'associer à une telle réforme.

Le dernier point technique du mémorandum concerne les propositions faites en matière de protéines. Vous le savez, la France propose depuis longtemps que la commission nous présente des propositions qui nous permettent de développer la production communautaire de protéines. Jusqu'ici, nous n'avions pas pu aboutir à un résultat.

A la suite des incidents de cet été, la commission s'est engagée à faire des propositions. Celles qu'elle a faites, à mon avis, sont extrêmement modestes et ne sont pas susceptibles de répondre véritablement à la nécessité d'augmenter ou de promouvoir une véritable politique de la production des protéines dans cette Communauté, qui exigerait l'intégration du soja dans le règlement des oléagineux et l'établissement, au minimum, de règlements pour la féverole et le pois.

Nous n'en sommes pas là et je serai amené à défendre cette thèse traditionnelle de la France pour essayer d'apporter des solutions, ne serait-ce que partielles, à cet angoissant problème.

Sur les deux problèmes généraux que vous avez évoqués, vous avez eu raison de souligner qu'il serait tout à fait inadmissible de prendre comme objectif une diminution des dépenses du F. E. O. G. A.-garantie.

M. Roger Houdet. Ce n'est pas un objectif.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. J'ai tout à l'heure appelé l'attention sur le fait que les dépenses du F.E.O.G.A.-garantie ne représentent que 5,5 p. 100 de la valeur de la production agricole globale et j'ai ajouté qu'aucun pays hors de la Communauté et aucun des Etats de la Communauté avant le Marché commun n'affectait un pourcentage aussi faible de la production agricole au soutien de ses marchés.

J'ai donc la conviction qu'il ne peut être question de faire un objectif de la diminution de ce pourcentage et j'ai été heureux de constater que, malgré une réduction qui pouvait être considérée comme ambiguë, la commission, par la bouche de M. Lardinois, quand il a commenté le mémorandum, a clairement affirmé qu'il n'en était pas question, mais qu'il s'agissait simplement d'enregistrer les améliorations éventuelles qui pourraient être apportées à la gestion des marchés et les économies qui pourraient en résulter pour le F.E.O.G.A.-garantie.

C'est là un esprit tout à fait différent et j'en prends acte avec satisfaction.

Enfin, en ce qui concerne les exploitations les plus compétitives et, comme le précise le mémorandum, « celles qui procurent un revenu comparable aux autres activités », vous savez que la France a toujours été hostile à cette thèse, pour un ensemble de raisons qui tiennent à ses structures propres et à sa volonté de maintenir, même lorsqu'elles ne sont pas aussi compétitives que dans d'autres secteurs ou d'autres pays, des exploitations agricoles qui ont, en plus de leur vocation économique, une vocation sociale.

Par conséquent, je ne saurais me rallier à une thèse consistant à fixer les prix non plus de manière politique, mais par référence à des critères économiques, surtout lorsqu'il s'agit de critères tirés des exploitations les plus compétitives, ce qui ne pourrait que nous entraîner de nouveau vers un système de *deficiency payments* dont chacun sait que, si on le mettait en œuvre, il représenterait des sommes d'une telle importance que notre politique agricole commune n'y résisterait pas. C'est là, en vérité, un danger important.

Vous avez également attiré l'attention sur le problème des structures, plus exactement des textes d'application sur la directive « structures », et je me permets de vous apporter sur ce point un complément d'informations qui vous conduira probablement à reviser très légèrement votre jugement.

En fait, nous n'avons pas de retard dans l'application des directives communautaires. La directive « structures » prévoyait deux sortes de textes, les textes sur les plans de développement et les textes sur l'indemnité viagère de départ.

En ce qui concerne les textes sur les plans de développement, nous les avons envoyés en février dernier, c'est-à-dire parmi les premiers, puisque, je crois deux pays seulement l'ont fait avant nous.

M. Roger Houdet. Les Pays-Bas.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Quant aux textes sur les indemnités viagères de départ, nous les avons envoyés fin avril, début mai et, cette fois, nous étions parmi les derniers, mais pas les derniers.

De toute façon, la directive communautaire prévoit la mise en œuvre de ces mesures le 1^{er} janvier prochain et, par conséquent, aucun pays n'a bénéficié à ce titre d'une aide quelconque, même pas ceux qui, comme les Pays-Bas, ont déposé leurs textes dans les tout premiers.

Par ailleurs, aucun crédit n'est inscrit dans le budget pour les plans de développement qui sont, vous le savez, monsieur le ministre, fondés sur des prêts et non sur des subventions, prêts à 4 ou à 4,50 p. 100, suivant qu'il s'agit ou non de jeunes agriculteurs.

Par conséquent, nous ne trouvons pas un crédit particulier dans le budget à cet égard, si ce n'est une augmentation à due concurrence de l'enveloppe des bonifications d'intérêts qui y figurent au titre du versement du Trésor à la caisse nationale de crédit agricole.

Telles sont les quelques observations que je désire faire dès maintenant en réponse à votre intervention qui m'a paru très importante et m'a permis de m'exprimer sur ce point plus en détail que je n'avais pu le faire tout à l'heure.

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

M. Pierre Mailhe. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la décision du Gouvernement de diminuer à nouveau les crédits de subvention destinés à financer les interventions des sociétés d'aménagement régional ne pouvait, vous vous en doutez, que susciter une réaction dans le monde rural des périmètres affectés à ces organismes.

Si j'en crois les documents budgétaires, cette réduction, pour 1974, serait de l'ordre d'une dizaine de millions de francs actuels, s'ajoutant à celle déjà intervenue en 1973, ainsi qu'aux effets de la dégradation monétaire. En bref, il s'agirait d'une régression de 4,6 p. 100 très exactement.

Après avoir atteint, en 1972, en autorisations de programme, le chiffre de pointe de 197 millions de francs, ce même chiffre est devenu 177,2 millions de francs en 1973 et, pour 1974, il est proposé au niveau de 167,8 millions de francs. En trois exercices, la dotation globale aura donc subi une réduction d'environ 30 millions de francs.

En crédits de paiement, la proportion est sensiblement identique : ils passent de 180 millions de francs en 1972 à 165 millions de francs en 1973 et à 156 millions de francs en 1974 ; on retrouve ainsi la différence des 30 millions de francs.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de trouver cette situation un peu alarmante. En effet, si la législation, qui a pris naissance en 1951, était indiscutablement inspirée par la notion de solidarité nationale en faveur des régions les plus déshéritées, si cette même législation a conduit à des résultats incontestables et incontestés, convenons toutefois que cette politique exige une suffisante continuité, sous peine d'annuler les résultats déjà acquis.

Cette observation doit s'appliquer aux huit sociétés qui participent aux grands aménagements régionaux. Mais je ne peux mieux la développer et l'illustrer qu'à travers l'analyse succincte de l'une d'entre elles que je connais fort bien : il s'agit de la compagnie d'aménagement des coteaux de Gascogne, dont le siège social est à Tarbes et dont le périmètre concerne totalité ou partie des cinq départements suivants : Hautes-Pyrénées, Gers, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne.

Il n'est point question de solliciter pour elle un traitement de complaisance, mais je me dois tout de même d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur certains facteurs qui, dans un souci d'équité, vous conduiront peut-être à répartir différemment cette dotation globale.

Cette société, dite des coteaux de Gascogne, couvre un million d'hectares. Pour donner un ordre de grandeur, je précise que le périmètre du Bas-Rhône-Languedoc est, lui, de 250.000 hectares.

Le secteur primaire de notre région — au sens étroit du terme, c'est-à-dire agriculture, forêts — représente 28 p. 100 de la population active de la région Midi-Pyrénées, contre 23 p. 100 en Languedoc-Roussillon et 11 p. 100 en Provence-Côte d'Azur.

L'un des départements concernés par le périmètre de cette société connaît un vide démographique fort inquiétant puisqu'il a une densité de 29 habitants au kilomètre carré, soit un tiers de la moyenne nationale !

Tel autre département voit s'accélérer le vieillissement de sa population agricole, 25 p. 100 de ses chefs d'exploitation ayant plus de 25 ans.

L'ensemble du revenu brut d'exploitation, dans la région Midi-Pyrénées, est égal aux deux tiers seulement de la moyenne nationale.

C'est dire, monsieur le ministre — c'est la vérité mais je ne dois rien vous apprendre — que la situation de nos populations rurales, dans le secteur des coteaux de Gascogne, connaît une distorsion regrettable par rapport aux autres régions françaises.

Mais, pour si importante que soit apparue l'intervention de la compagnie d'aménagement des coteaux de Gascogne depuis sa création, voici bientôt vingt ans, il est de mon devoir de souligner que cette société n'est pas particulièrement gâtée par les dotations successives.

Je vais vous citer un exemple frappant : au bout de trois années d'exécution du Plan, la société a reçu 80,4 millions de francs constants 1970, soit 50,2 p. 100 de la prévision, alors que la moyenne d'exécution, pour l'ensemble des grands aménagements ruraux, atteint 56 p. 100. Toujours en francs constants 1970, la dotation des coteaux de Gascogne est passée de 26,6 millions de francs en 1971 à 27,95 millions de francs en 1972 et à 27,84 millions en 1973.

Vous avez fait valoir que la modification du régime du taux de la T.V.A., qui permet dorénavant de subventionner hors taxe, avait pour effet de compenser cette diminution. Permettez-moi toutefois de vous faire observer que ce mécanisme joue uniquement sur la dotation consacrée aux travaux et non sur celle qui finance les interventions à base de personnel : vulgarisation, aide à l'organisation économique, etc. A la vérité, l'incidence dont il s'agit porte sur moins de 50 p. 100 de la dotation.

Pourtant, monsieur le ministre, si les agriculteurs apprécient hautement les bienfaits du réseau d'irrigation, s'ils ont, à cet égard, ressenti une amélioration sensible de leur niveau de vie, ils entendent, par contre, que le rôle de la compagnie ne soit pas limité à l'entretien du réseau existant, voire à son développement.

Cette population rurale entend que les activités des coteaux de Gascogne répondent à l'orientation polyvalente des compagnies d'aménagement, telle qu'elle a été définie un jour par le Gouvernement lui-même : « Les sociétés d'aménagement régional poursuivront, dans les régions où elles sont implantées, la réalisation des infrastructures hydrauliques inscrites à leur programme et orienteront leur activité dans des domaines où leur intervention était restée jusqu'à présent limitée : aménagement touristique, organisation économique de la production agricole, assistance technique aux agriculteurs, reconversion de la production ».

Toutes ces perspectives sont déjà inscrites dans les statuts de la compagnie des coteaux de Gascogne.

C'est ainsi qu'à l'expérience s'est peu à peu imposée la notion globale de développement qui dépasse singulièrement celle de simple équipement.

Mais pour que cette mission très large et très souple puisse s'exercer convenablement, encore faut-il que l'équilibre de la compagnie ne soit pas mis en péril par les restrictions budgétaires.

En outre, il convient de rappeler que, sur la dotation reçue, doivent d'abord être imputées les charges financières des emprunts antérieurs venus à échéance, et être réglées ensuite les dépenses des travaux confiés aux entreprises et les dépenses dites auto-consommées ; celles-ci s'appliquent aux prestations directement exécutées par la compagnie et se traduisent essentiellement par une charge salariale.

Parce que cette dernière catégorie de dépenses ne peut être couverte que par imputation directe sur la dotation, parce que, à la différence du régime administratif, la compagnie ne dispose pas d'un budget de fonctionnement, il en résulte que toute imputation ou toute insuffisance de la dotation n'a pas seulement pour effet de retarder les programmes de travaux, mais elle se répercute directement sur la structure de la compagnie dont elle met le fondement en péril.

En 1973, la réduction de la dotation a entraîné des compressions d'emplois. Pouvons-nous vraiment concevoir qu'une réduction nouvelle, en 1974, provoque une nouvelle crise sociale ?

La déception serait grande, sans doute, chez les personnels, légitimement soucieux d'assurer la sécurité de leur emploi, mais aussi — j'insiste tout particulièrement sur ce point — dans l'ensemble des usagers du périmètre de concession qui verraient ainsi disparaître une forme d'animation, d'incitation, d'organisation qui a déjà porté ses fruits mais dont le rythme de mise en œuvre ne doit pas être ralenti.

Je ne suis pas sans savoir qu'une certaine partie de l'opinion est tentée de reprocher à toutes les compagnies régionales, et aux coteaux de Gascogne en particulier, un déficit d'exploitation.

Que répondre à cette vérité relative, sinon qu'on ne peut pas, tout de même, mesurer en termes uniquement financiers, et au niveau des comptes d'exploitation d'une compagnie, l'utilité d'une action qui, raisonnablement, ne peut s'apprécier qu'au plan de l'économie générale et dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire ?

C'est eu égard, monsieur le ministre, aux considérations que je viens de faire valoir que, faisant miennes les conclusions de la commission de liaison des agriculteurs du périmètre d'aménagement des coteaux de Gascogne, adoptées par les présidents des conseils généraux, des chambres d'agriculture, des syndicats des exploitants agricoles, des centres de jeunes agriculteurs des cinq départements concernés, je vous demande, en premier lieu, que soit maintenue à un niveau suffisant une forme d'intervention dont ils ont constaté l'efficacité et dont ils affirment que sa poursuite, dans une région comme le Sud-Ouest, est indispensable, sous peine de frapper de stérilité les crédits qui lui ont déjà été consacrés. Je vous demande, en second lieu, que la situation particulière du Sud-Ouest soit davantage prise en considération dans la répartition, entre les régions concernées, du crédit global inscrit au budget.

Je me permets d'espérer, monsieur le ministre, entendre de votre part, sinon des engagements formels, à tout le moins une réponse réconfortante et apaisante. (*Applaudissements.*)

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

M. Charles Zwickert. Le budget de l'agriculture qui nous est présenté, me paraît, sur divers points, en contradiction avec des récents propos ministériels.

Tout se passe comme si le monde nageait en pleine abondance, ce qui nous condamnerait à des surplus. L'on pourrait alors envisager de freiner la productivité du secteur agricole, en négligeant la recherche agronomique et la formation des hommes. Or, parlant récemment en Alsace devant les ingénieurs généraux et les directeurs départementaux de l'agriculture, vous estimiez, monsieur le ministre, au contraire, que nous nous acheminions, au niveau mondial, vers une pénurie de produits agricoles. Je partage ce point de vue.

La France aura donc intérêt, dans les années à venir, à produire plus et mieux. Pour cela, il lui faut d'abord des chefs d'exploitation parfaitement formés. Ce n'est pas le budget de l'enseignement agricole, tel qu'il est soumis à notre assemblée, qui les lui fournira. Certes, un effort important a déjà été accompli dans ce domaine, encore que, soit dit en passant, le Haut-Rhin attend toujours la réalisation du projet d'Altkirch. Des lycées et des collèges ont été construits, c'est vrai, et souvent, on l'a

vu en Alsace, ils sont même trop vastes et trop luxueux. On a investi dans la pierre plutôt que pour les hommes, car aujourd'hui ces établissements ne peuvent, faute d'un personnel et de moyens suffisants, fonctionner correctement. Les enseignants viennent de le relever avec vigueur.

Même constatation en ce qui concerne la recherche agronomique. Je prends l'exemple du centre régional de Colmar, qui a compétence pour tout l'Est, ou presque. Là aussi, chercheurs et techniciens ne comprennent plus. Ils disposent de bâtiments récents et des équipements les plus modernes. Mais, faute de moyens, le centre de Colmar est contraint de se replier peu à peu sur lui-même et d'abandonner certains essais entrepris hors d'Alsace.

On a fait grand cas, dernièrement, de l'embargo partiel des Etats-Unis sur le soja. Mais sait-on assez que la recherche agronomique était depuis des années consciente du danger que représente notre dépendance de l'étranger dans le domaine des protéines végétales et a testé le soja sous des latitudes de plus en plus septentrionales ? Parfois, ces essais ont même été suspendus, faute d'encouragements. Nos chercheurs ne comprennent plus : d'une part, on veut se rendre plus indépendant en réduisant les importations et l'on veut accroître la production agricole française ; d'autre part, on met en question les travaux de recherches qui seuls permettraient d'y parvenir, le passé l'a assez prouvé.

La situation de l'I. N. R. A. ressemble donc à celle de l'enseignement agricole : tous deux disposent de belles façades derrière lesquelles on végète alors qu'il faudrait y préparer résolument l'avenir.

Je me m'étendrai pas sur les retards dans l'exécution du Plan. Ils sont trop connus et unanimement déplorés. Je voudrais cependant encore évoquer un problème qui, dans des départements fortement industrialisés et urbanisés comme le mien, à savoir le Haut-Rhin, se pose avec une acuité croissante : il s'agit des exploitations aujourd'hui rattrapées par le tissu urbain et qui suscitent des plaintes, surtout quand il s'agit de porcheries dont les nuisances sont inévitables à moins de les munir de dispositifs purifiant l'air, mais qui sont trop coûteux pour la taille de nos exploitations. La seule solution serait le transfert hors des agglomérations, mais les propriétaires n'y consentiraient que s'ils bénéficiaient d'incitations financières adéquates et qui jusqu'ici font défaut.

Voilà un problème qu'il s'agira de résoudre si l'on veut éviter que se multiplient les frictions entre non-agriculteurs et des exploitations qui peuvent être gênantes, mais qui sont dans leur bon droit, car elles ne sont pas visées par la loi de décembre 1917 sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes. Les voisins, me dira-t-on, peuvent invoquer les articles 1382 et suivants du code civil. Mais ce n'est qu'en donnant à ces agriculteurs, à ces éleveurs la possibilité de s'établir au dehors que l'on éliminera de manière définitive les risques de litiges. Qu'on y songe lors de l'élaboration des prochains budgets où des aides devraient être prévues pour de tels cas.

Telles sont, monsieur le ministre, les préoccupations des organisations agricoles du Haut-Rhin. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Max Monichon.

M. Max Monichon. Monsieur le ministre, nombreux sont les problèmes et les structures d'investissement relevant de votre ministère. Je voudrais évoquer l'un d'eux, l'électrification rurale, puis vous entretenir du problème du vin, dont vous avez parlé, mais dont un aspect récent et important mérite votre concours et votre compétence et c'est à ce second sujet, à votre concours et à votre compétence que je vais faire appel.

Déjà, l'an dernier, j'avais attiré l'attention du Gouvernement sur les insuffisances des programmes d'électrification et par un amendement que nous avons présenté dans cette assemblée avec quatorze de nos collègues, présidents de syndicats départementaux d'électrification, nous proposons l'adoption de mesures propres à rétablir rapidement la situation. Ces mesures tendent à mettre en œuvre les possibilités ouvertes par l'article 37 de la loi de finances rectificative pour 1970 votée par les deux assemblées sur proposition du Gouvernement et après une concertation qui nous avait donné pleine satisfaction. Je voudrais rappeler, monsieur le ministre, la part que vous avez prise à ce vote.

En effet, les collectivités pensaient se voir ainsi doter de moyens de financement propres à accroître leur programme d'électrification à la mesure des besoins sans cesse accrus par des populations des communes rurales. Mais nous sommes obligés de constater que la non-utilisation des moyens d'intervention du fonds d'amortissement des charges d'électrification, pratiquée depuis 1971, a été poursuivie en 1973 à l'encontre de l'esprit de l'article 37.

Aucun des programmes potentiels qu'il était possible de promouvoir en recourant à la faculté d'emprunter conférée au fonds d'amortissement par ledit article 37 n'a été autorisé. Nous n'avons pas été étonnés de constater que les symptômes que nous exposons voici un an soient apparus à M. le Premier ministre comme suffisamment inquiétants pour le conduire à prendre, sur le plan des programmes d'électrification, les engagements que nous savons.

Au cours de la discussion de votre budget devant l'Assemblée nationale, vous avez tenu, monsieur le ministre, et nous vous en savons gré, à déclarer solennellement que les objectifs de Provis seraient tenus, et même au-delà, en matière d'adduction d'eau.

Nous sommes bien persuadés que vous n'entendiez pas limiter la portée de votre intervention au seul domaine de l'eau potable et que les mêmes engagements en matière d'électrification seront tenus, eux aussi, puisque d'ailleurs vous l'avez affirmé le 9 novembre lors de l'assemblée générale de la mutualité agricole, et nous y avons été sensibles.

Or, pour tous ces engagements à la satisfaction des collectivités locales et des usagers des communes rurales, le Gouvernement dispose, grâce à l'article 37, des moyens de financement nécessaires. Nous lui demandons donc simplement de les mettre en œuvre pleinement et nous ajouterons qu'ils pourraient même être améliorés sur le plan de l'efficacité et de la rapidité d'engagement des travaux si l'effort personnel de l'Etat était consenti à travers le fonds d'amortissement des charges d'électrification au lieu d'être émiétté dans les conditions actuelles qui le soumettent à la fois aux rigueurs de la régulation et aux retards de la régionalisation.

Nous nous permettons aussi, monsieur le ministre, de vous faire remarquer l'amenuisement de la valeur intrinsèque de l'effort de l'Etat, qui n'a cessé de diminuer, en francs constants, depuis dix ans. Nous reconnaissons que le projet de budget pour 1974 porte la marque de votre intention d'améliorer la situation puisque, contrairement à maints autres postes, celui du crédit à l'électrification rurale est en augmentation : 90 millions de francs au lieu de 80.

Mais il est nécessaire d'accroître cette différence en portant au-delà de 100 millions de francs l'effort de l'Etat pour 1974, ce qui ne ferait d'ailleurs que rétablir d'environ la moitié ce qu'était réellement cet effort il y a dix ans.

En conclusion, nous vous faisons confiance, monsieur le ministre, pour que soient apportées les améliorations suivantes, à savoir que les ressources de votre ministère affectées à l'électrification rurale soient portées au moins à 100 millions de francs au chapitre 61-66, et que les possibilités d'emprunt ouvertes au fonds d'amortissement par l'article 37 de la loi de finances rectificative pour 1970 soient intégralement mises en œuvre pour réaliser enfin la couverture des besoins d'électrification rurale, structure fondamentale de la promotion agricole et rurale.

Ainsi pourraient être remplis les engagements pris par le Gouvernement et pourraient être satisfaits les besoins en énergie requis dans une économie moderne et notamment l'élévation du niveau de vie du monde agricole et rural par l'équipement de l'habitat, par l'équipement professionnel des artisans, de la petite industrie et des agriculteurs, et tout particulièrement l'équipement des bâtiments d'élevage et l'agriculture de haute montagne, les équipements touristiques ainsi que les aménagements spéciaux liés à la préservation de l'environnement, l'alimentation en électricité des services communaux et intercommunaux et l'équipement de l'éclairage public communal, la desserte en électricité des constructions nouvelles dont la cadence va encore s'accroître en milieu rural grâce à la nouvelle politique définie par le Gouvernement en matière de logement et d'aménagement de l'espace rural.

Enfin nous voulons vous rendre attentif, monsieur le ministre, aux longs et coûteux délais enregistrés par les délégations de crédit qu'aggrave la rigueur de la régulation et qu'ampute la hausse qui se produit durant ces trop longs délais, réduisant le potentiel des crédits au détriment du volume des travaux réalisés.

Les conséquences de cet état de fait méritent d'être étudiées pour y apporter un efficace remède afin d'utiliser à plein les crédits consacrés à l'électrification rurale. Cette remarque ne doit pas être particulière à ces crédits. Peut-être pourrions-nous vous faire part, au niveau du crédit des fonds d'amortissement, d'une proposition qui pourrait être faite sur ce sujet.

Abandonnant l'électrification rurale, je voudrais vous entretenir, sans risquer de créer un court-circuit, du problème du vin. (*Sourires.*)

Vous avez, en effet, monsieur le ministre, fort bien analysé tout à l'heure la situation viticole en contemplation des efforts faits dans le domaine de la qualité comme dans celui de la commercialisation au regard d'une récolte 1973, très importante tant en qualité qu'en volume.

Vous avez aussi constaté que la baisse des cours vous paraissait anormale et vous nous avez exposé le triple but qu'au niveau européen vous vous efforcez d'atteindre. De cela nous sommes conscients, ainsi que de votre détermination dans la défense de nos produits. Les applaudissements qui ont salué votre exposé sont bien le témoignage que nous apprécions votre action et que nous vous encourageons à la poursuivre.

Mais, dans la présente conjoncture, — récolte quantitativement et qualitativement exceptionnelle ainsi que baisse des cours — il existe à l'échelle de la France des moyens et des solutions.

Vous avez rendu aux organisations professionnelles de la viticulture l'hommage que mérite leur action, aussi bien dans la recherche et l'accroissement de la qualité du produit que dans les efforts de commercialisation et la propagande en faveur de nos vins. Vous savez — je puis l'attester — tant au niveau national, si l'on songe à l'institut national des appellations d'origine, qu'au niveau du Bordelais, si l'on songe au comité interprofessionnel des vins, quel dévouement, quelle volonté, quelle ténacité déploient, au profit de l'amélioration des vins, les divers comités interprofessionnels de France ainsi que l'imagination et la perspicacité dont font preuve nos dirigeants dans la conquête des marchés extérieurs.

Les résultats obtenus sont non seulement encourageants, mais remarquables et le volume des vins exportés, le montant des devises qu'ils procurent sont appréciables pour notre balance commerciale. En raison de l'importance de la récolte et de sa qualité, les efforts, les démarches et les prospections doivent être poursuivis, le vin étant à l'étranger un excellent ambassadeur de la qualité et du goût français.

C'est ainsi que le financement de cette propagande, la constitution d'un stock régulateur, en un mot la commercialisation bien organisée, justifient les taxes parafiscales qui alimentent les comités interprofessionnels et leur donnent les moyens de remplir leur mission d'amélioration de la qualité, de propagande et de négoce.

Or, ces taxes, dont les taux sont différents, qu'il faut harmoniser et rendre plus efficaces, méritent d'être relevées au niveau des besoins, en fonction de l'importance de la récolte et au regard des hausses que les frais de propagande, de stockage et d'incitation à la qualité enregistrent et auxquelles ils ne peuvent échapper.

Certes, le taux des taxes relève du pouvoir réglementaire et c'est par décret qu'il peut être augmenté. Le Parlement ne peut que refuser ou admettre le principe de la taxe. Ainsi comprend-on mieux maintenant ce qui s'est passé mardi dernier et qui est la traduction du désir des intervenants de voir augmenter le taux des taxes pour mieux réaliser les tâches qu'elles financent et que j'ai essayé d'analyser.

Aussi le tuteur que vous êtes, monsieur le ministre, doit-il s'employer à obtenir du Gouvernement une amélioration des taux, afin de donner plus de moyens aux comités dont l'action a été précédemment définie et qui tend à accroître les volumes allant à l'exportation, à concourir à la santé de notre monnaie et à participer à rendre créditrice notre balance commerciale. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Mathy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'attachement que nous portons tous aux problèmes qui touchent l'agriculture et son environnement fait que nous sommes convaincus de la place éminente qu'elle occupe dans le cadre national et international.

Maintenir et renforcer la vitalité de notre agriculture, assurer son avenir, lui donner la place qui lui revient, donner aux exploitants agricoles des possibilités de vie décente, voilà, nous semble-t-il, l'œuvre à laquelle nous devons nous attacher. C'est cela l'essentiel.

Mais ces critères ne seront valables que s'ils s'accompagnent de moyens nécessaires. Or, ces moyens sont conditionnés non seulement par le budget, mais aussi par la volonté de donner à ce pays une agriculture puissante.

Pour vous, monsieur le ministre, le budget de 1974 est un bon budget et vous l'avez, c'est normal, défendu avec vigueur devant les assemblées. Pour nous, s'il a du bon, il présente aussi des imperfections, des failles et surtout nous n'y trouvons pas l'expression de cette volonté dont je viens de parler.

L'énorme mutation qu'a subie l'agriculture depuis la dernière guerre, l'exode de nos jeunes recherchant sous d'autres cieux une situation moins incertaine et, par répercussion, le vieillissement accéléré du monde agricole devraient nous inquiéter et nous porter à réfléchir très sérieusement sur l'avenir.

Pourtant, dans ce secteur, nous avons la chance de posséder des atouts majeurs. Mais attention ! Certaines négligences ou imprévoyances pourraient nous placer dans un état de dépendance qui n'est nullement souhaitable, car ce serait très grave.

Les expériences que nous venons de vivre nous démontrent, s'il en est encore besoin, les incidences néfastes qu'aurait pour le pays une quelconque pénurie de biens alimentaires.

Maintenir le plus de producteurs actifs est donc une nécessité absolue, même avec une productivité accrue par unité de travailleur homme, et leur permettre de vivre correctement est un impératif certain.

Cela dit, monsieur le ministre, vous me permettez de vous faire, très schématiquement d'ailleurs, quelques remarques, de vous présenter quelques avis et peut-être quelques suggestions. L'homme de la terre que je suis tentera de le faire sans aucune passion, tout en s'efforçant de se placer au-dessus de certaines contingences.

Votre projet de budget prépare-t-il l'avenir ? A mon sens, je dis non, car il est insuffisamment ouvert sur différents postes clés, que ce soit sur le revenu qui se trouve toujours sans garantie, étant tributaire de l'offre et de la demande, que ce soit sur l'enseignement, que ce soit sur l'aide aux jeunes, ou que ce soit sur la recherche. Autant de points noirs qui freinent et qui sont à mon sens inquiétants.

J'en arrive maintenant aux problèmes principaux qui inquiètent à juste titre nos agriculteurs.

Sur la viande bovine, or rouge de la nation, nous constatons une baisse catastrophique des cours : 20 à 30 p. 100 sur le maigre, 10 à 20 p. 100 sur les autres catégories.

Prenons pour exemple un lot de bovins maigres de deux ans acheté en janvier-février 1973 de 3.500 à 3.800 francs pièce. Après une mise à l'herbe, ces animaux sont revendus en fin d'année 1973, pesant en net de 330 à 350 kilogrammes à 10,25 francs le kilogramme en moyenne. Compte tenu des charges comprises — je suis modeste — dans une fourchette de 600 à 800 francs, faisons les comptes : nous constatons que l'éleveur a perdu de l'argent tout en courant des risques.

D'autres exemples, en provenance de l'engraissement à l'auge, nous amènent à la même conclusion, les pertes, suivant les catégories, étant encore parfois plus élevées.

Il nous serait donc très agréable, monsieur le ministre, de connaître vos intentions sur ce sujet très délicat que vous avez déjà abordé tout à l'heure, en particulier sur l'achat immédiat par la S. I. B. E. V. à un prix plus attractif que le prix d'intervention afin de constituer un stock de sécurité, ce qui permettrait d'améliorer la situation actuelle du marché, ainsi que sur la mise en route de l'O. N. I. B. E. V. qui se trouve être, ainsi que l'affirmait un leader agricole, un office dont la carrosserie paraît confortable, mais qui manque de carburant — et pour cause ! — et de conducteur

Quelles sont également vos intentions en ce qui concerne le prix d'orientation qui devrait atteindre, en 1974, le niveau des prix de 1972, c'est-à-dire plus 30 p. 100 en deux ans : 15 p. 100 en 1973 et 15 p. 100 en 1974 ? Ce sont, je crois, vos affirmations de février 1972 à Saint-Malo.

En ce qui concerne les bâtiments d'élevage, monsieur le ministre, vous savez qu'un immense effort est à faire. Jusqu'en 1973, tout allait normalement ; la plupart des éleveurs, sauf ceux qui n'obtenaient pas la subvention, s'engageant dans une construction bénéficiaient à la fois du prêt spécial et de la subvention.

Malheureusement, aujourd'hui, nous sommes obligés de constater qu'il s'agit d'un net recul et ce pour plusieurs raisons.

Premièrement, autrefois, dans l'attente de l'avis sur la subvention, donc du déblocage du prêt spécial, des prêts à court terme étaient consentis par la Caisse régionale de crédit agricole.

Deuxièmement, le retard des dossiers « subvention bâtiment », qui était d'une année jusqu'en 1972, est maintenant de l'ordre de dix-huit mois à deux ans.

Troisièmement, enfin et surtout, le rappel par les pouvoirs publics de la règle qui veut que le concours de l'Etat ne serait plus accordé pour des travaux déjà commencés a mis les éleveurs dans une situation délicate.

Du fait de cette règle, plus de 30 p. 100 des éleveurs ont dû renoncer à la subvention pour obtenir un prêt qui leur permettrait de réaliser la construction destinée à loger leurs animaux.

En voici un exemple : dans mon département, en 1972, 253 dossiers ont été subventionnés pour 4.500.000 francs. En 1973, du 1^{er} janvier au 31 août, 43 seulement l'ont été pour 884.440 francs, mais 283 dossiers restaient en instance à la direction départementale de l'agriculture, nécessitant une subvention totale de 5.700.000 francs. Cette démonstration éloquent se passe de commentaire.

Ne pourrait-on, monsieur le ministre, pour parer à ces incertitudes, revoir le système prêts-subvention et appliquer à l'agriculture la formule existant dans l'industrie, à savoir que tout projet est considéré comme accepté si, au bout de trois mois,

il n'a pas fait l'objet d'un avis défavorable ? Le prêt devient donc réalisable, le concours de l'Etat restant acquis dans un délai plus ou moins long suivant les possibilités budgétaires.

Quelques mots maintenant sur l'exploitation familiale. Vous avez affirmé, monsieur le ministre, votre préférence pour cette forme d'exploitation à responsabilité personnelle. Nous sommes entièrement d'accord sur ce sujet et, pendant quelque vingt ans, alors que j'assumais des responsabilités sur le plan agricole, j'ai défendu avec toute la foi et la vigueur dont j'étais capable cette forme d'exploitation, car, à mon sens, c'est la plus dynamique, la plus productrice et la plus compétitive.

Encore faut-il s'entendre. Quels sont, à votre avis, les critères de détermination ? Quel est le cadre dans lequel cette exploitation doit évoluer, compte tenu des régions et des productions auxquelles elle se livre ?

Quels sont aussi les moyens à mettre en œuvre afin qu'un ménage, reflet de cette exploitation, c'est-à-dire, à notre sens, une unité et demie de main-d'œuvre, occupé à raison de 3.500 heures par an — j'oublie les vacances — puisse, sur une exploitation à caractère familial de x hectares, suivant les régions et les productions, obtenir une rémunération annuelle au moins égale à celle d'un ouvrier qualifié, avec tous les risques que cela comporte et les impératifs que cela suppose ?

Ici encore, je me permets de vous proposer de méditer sur un exemple de rentabilité d'une exploitation de ce genre suivie par le centre de gestion de mon département et portant sur une exploitation de 33 hectares de surface agricole utile, comportant des élevages hors sol de porcs, de poulets et de veaux.

La main-d'œuvre de cette exploitation, mise en valeur par un ménage et le fils aîné de seize ans, représente *grosso modo* 2 unités de travailleur homme. Le produit brut moyen à l'hectare est de 2.600 francs.

Compte tenu des productions hors sol, la marge nette, c'est-à-dire le salaire de ce ménage d'agriculteurs, après déduction des amortissements des emprunts et des charges, se monte à 19.300 francs pour 7.000 heures de travail, ce qui représente 2,70 francs de l'heure.

Je pense qu'il est inutile d'insister.

Vous me permettrez également, monsieur le ministre, dans ce cadre de l'exploitation familiale, de vous faire part de l'inquiétude des maraîchers-horticulteurs travaillant sous serres. Ce sont particulièrement des jeunes qui se sont modernisés au prix d'un lourd effort de financement.

Or, une injustice flagrante règne dans ce domaine entre ceux qui emploient du fuel lourd — ce sont toutes des entreprises importantes — et ceux qui emploient le fuel domestique, à savoir les entreprises familiales. En effet, les premières sont exonérées de la T. V. A. alors que les secondes ne le sont pas.

Le constat est donc facile : l'entreprise familiale est pénalisée par rapport à l'entreprise importante, ce qui risque de remettre en cause cette entreprise à caractère personnel, surtout depuis l'augmentation du fuel.

Cette situation deviendrait dramatique si les approvisionnements venaient à devenir aléatoires.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour corriger ces inégalités dans la profession et permettre à ces serristes de travailler dans de meilleures conditions d'égalité et de justice ?

J'en viens à l'enseignement agricole. L'agriculture de demain sera exigeante, et vous le savez bien, monsieur le ministre, l'agriculteur devra de plus en plus être technicien, géologue, vétérinaire, comptable, mécanicien et j'en passe.

A notre avis, il ne pourra acquérir les connaissances qui lui sont obligatoirement nécessaires que s'il possède les formations techniques et pratiques qui lui permettront d'exercer son métier de façon correcte.

Les besoins en matière d'enseignement sont donc de plus en plus importants et cela en raison de l'évolution qualitative du monde agricole.

Or le titre du budget concernant cet enseignement n'apporte pas la solution souhaitée.

Comment alors et par quels moyens, monsieur le ministre, ces jeunes pourront-ils acquérir ces connaissances ?

La question est posée, nous pensons qu'elle est importante car elle engage l'avenir.

Mais une agriculture que nous souhaitons moderne, puissante, compétitive ne peut se concevoir sans une équipe de recherche. En plus des immenses résultats obtenus, la tâche de ces chercheurs est loin d'être terminée ; d'autres s'y ajoutent : la pollution, l'environnement, la recherche sur les protéines végétales dont le manque a coûté si cher dans un passé récent. C'est tout un programme qu'il ne faut pas casser. N'enfermez pas l'I. N. R. A. dans un ghetto, ne le privez pas des crédits qui lui sont nécessaires pour assumer ces tâches.

Vous avez pris l'engagement, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale, si l'insuffisance des crédits de fonctionnement apparaissait fondée, de faire le nécessaire en accord avec votre collègue du ministère de l'économie et des finances.

Mais n'est-elle pas fondée, cette affirmation, lorsque l'on songe que sur 18 millions de mesures nouvelles, il ne restera, d'après le conseil du centre national, pour le fonctionnement proprement dit, que 1.463.000 francs, somme inférieure aux besoins ?

La dotation des laboratoires en moyens de paiements apparaît donc de ce fait, compte tenu de l'augmentation des prix de 10 à 15 p. 100, inférieure à celle de 1973.

Ne pensez-vous pas également que le coup d'arrêt porté depuis quelques années au recrutement du personnel « scientifique technique ou administratif » ainsi que le blocage consécutif des avancements, ne vont pas constituer une menace pour l'avenir et contrecarrer le dynamisme de la recherche agronomique ?

Nous aimerions, monsieur le ministre, en fonction de ces observations, que vous nous apportiez des apaisements sur un sujet aussi important car il conditionne également, à notre avis, le devenir de l'agriculture.

J'aurais voulu, par des exemples chiffrés aussi précis que possible, vous démontrer l'inquiétude de nos exploitants familiaux. Le manque de temps m'en empêche, mais nous pouvons affirmer que tant qu'un revenu ne leur sera pas garanti par des prix dans lesquels seront inclus leurs prix de revient, leurs charges, leurs coûts de production et une marge bénéficiaire normale, notre inquiétude persistera.

M. Marcel Brégère. Très bien !

M. Marcel Mathy. Si demain, par imprévoyance, l'agriculture, source alimentaire vitale pour notre pays, venait à connaître un déséquilibre par rapport à la montée démographique, alors, monsieur le ministre, tout serait à craindre. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, dans ce débat agricole qui est toujours un peu long, chacun a intérêt à se spécialiser. Vous ne serez donc point trop étonné que je me cantonne au problème viticole.

Le problème viticole, ce sont d'abord les chiffres. En 1972, nous avons eu une récolte de 58 millions d'hectolitres avec un stock de 22 millions d'hectolitres, ce qui a porté la disponibilité à 80 millions d'hectolitres.

Cette année, la récolte peut être estimée — je crois que je me trompe de peu, et vos estimations doivent rejoindre les miennes — à 78 millions d'hectolitres. Le stock, au 1^{er} septembre 1973, ressortait à 17,6 millions d'hectolitres, ce qui donne une possibilité de 95 millions d'hectolitres.

Toutefois, on relève, sur le plan européen, une différence importante dans la mesure où, l'année dernière, l'Italie avait eu une récolte très faible — à peu de chose près égale à la nôtre — alors que cette année, si elle a eu une récolte qui semble légèrement inférieure à la nôtre, globalement, les disponibilités de la Communauté économique européenne ont augmenté d'environ 25 p. 100.

Dans ce grand total, le volume de la récolte du Midi — c'est-à-dire des quatre départements les plus viticoles — est ressorti, en 1972, à 24,5 millions d'hectolitres, auxquels s'ajoutaient 11,5 millions d'hectolitres en stock, soit 36 millions d'hectolitres.

Cette année, la récolte sera de 32 millions d'hectolitres, à quelques milliers d'hectolitres près, avec un stock qui avait régressé et qui était de 7,3 millions d'hectolitres, soit une disponibilité de 39,3 millions d'hectolitres.

Venons-en maintenant au prix de vente. L'année dernière, non pour les 36 millions, mais pour les 27 millions d'hectolitres vendus, le prix moyen basé sur les mercuriales, s'était établi à 8,98 francs le degré-hecto.

Si cette année le volume des sorties est le même, c'est-à-dire de 27 millions d'hectolitres, le revenu des viticulteurs ne pourrait être maintenu que si le prix du degré-hecto, compte tenu de l'érosion monétaire, était fixé autour de dix francs, dans la mesure où — je crois ne pas être excessif en le disant — l'érosion monétaire cette année a été de l'ordre de 10 p. 100. Or, le prix est actuellement, vous le savez, d'un peu plus de 8 francs — 8,20 francs d'après les derniers cours de vendredi dernier — soit inférieur de 20 p. 100 à celui de l'an dernier.

Si le volume des sorties est inférieur, ce qui n'est pas exclu, compte tenu des disponibilités très supérieures à celles de l'année dernière dans la C. E. E., si la prévision de sortie de 25 millions d'hectolitres est exacte, il faudrait, pour maintenir les revenus des viticulteurs, que le prix moyen ressorte à 10,50 francs, soit 25 p. 100 de plus que le prix actuel de 8,20 francs.

J'ai commencé par vous donner ces chiffres parce que les chiffres sont plus expressifs que de longs discours.

En fait, monsieur le ministre, pour nos viticulteurs, c'est un problème de revenus. Tout le monde sait que les quatre départements méridionaux pratiquent, à 80 p. 100, la monoculture viticole. Tout le monde sait également que les régions de monoculture sont très vulnérables.

Dans cette région, de surcroît sous-industrialisée, la baisse de revenu paraît devoir être — je ne dis pas qu'elle sera, car j'espère que des mesures seront prises — sur la base du prix actuel de vente du vin, de l'ordre de 20 à 25 p. 100.

Inutile de vous dire les conséquences qui en résulteraient directement pour la viticulture et indirectement pour le commerce et toute l'activité du midi viticole. Psychologiquement c'est une crainte réelle ; cette possibilité se fait jour et le climat est lourd actuellement dans le midi. Je pense que vous en avez eu des échos très directs.

Dans le même temps, les autres produits agricoles ne posent pas des problèmes de cette nature, ce qui fait qu'à cette hantise d'un revenu en baisse du cinquième ou du quart s'ajoute un sentiment, déjà très ancré chez nous, de différence entre les conditions agricoles faites aux uns et aux autres.

C'est à nouveau, me semble-t-il, — je le dis avec beaucoup de gravité — le drame du midi viticole qui se profile à l'horizon.

Vous nous avez promis des mesures, vous avez vu les professionnels, vous avez longuement étudié avec eux la charte viticole. Ils avaient été satisfaits des conversations que vous aviez eues avec eux, des visites que vous leur aviez faites cet été à Montpellier et à l'Espiguette.

Voici un extrait des propos que vous leur aviez tenus à l'Espiguette : « C'est la raison pour laquelle je vous confirme aujourd'hui ma volonté absolument inébranlable d'appliquer au pied de la lettre tout ce que nous avons en commun décidé, sauf ce qui pourrait être remis en cause en commun de la même façon, car je ne considère pas que lorsqu'on prend une décision on puisse la prendre à titre définitif et abstraction faite des réalités quotidiennes.

« Mais sauf ces modifications qui pourraient y être apportées, je vous dis tout de suite que je persisterai dans la volonté clairement exprimée de soutenir la viticulture de cette région, convaincu que je suis qu'il s'agit d'un élément important pour l'avenir de la politique agricole et donc de l'économie nationale ».

Quelle est la réalité aujourd'hui ?

Le prix d'orientation a été fixé à Bruxelles en augmentation de 1 p. 100, alors que nos viticulteurs savent bien que le coût de la vie a augmenté de 10 p. 100. Le prix de vente actuel est inférieur de 10 p. 100 au prix moyen de la campagne précédente.

Les effets des spéculations du grand négoce, les effets des importations du Maghreb et de l'Italie qui ont atteint cette année 10 millions d'hectolitres sont probablement la cause de cette situation. Le fait brutal, c'est malheureusement que le revenu, si ce prix devait être le prix moyen de la campagne, serait de 20 p. 100 inférieur à celui de la campagne précédente.

Ce vin du Midi, dont nous essayons d'améliorer la qualité et les cépages, dont la vinification progresse, vous l'avez vu vous-même sur place, ce vin du Midi dont la qualité s'améliore d'année en année, continue à être traité comme une matière première. Il y a quelques semaines, lors du débat sur les appellations d'origine, j'ai eu l'occasion de vous dire que le Midi viticole portait ce fardeau, vivait ce drame d'avoir comme production essentielle une matière première absolument vulnérable à tous les à-coups du marché et à tous les coups de la spéculation.

Comment sortir de cette situation ? En prenant les mesures suivantes : la révision du prix d'orientation au-dessus de dix francs — ce serait le bon sens — la fixation du prix de déclenchement au-dessus de neuf francs, la garantie de bonne fin par la distillation automatique en cas de chute des cours au-dessous du prix plancher ; le soutien du marché en fonction de la charte viticole dont vous avez reconnu les mérites ; l'interdiction des importations compte tenu des disponibilités largement suffisantes de la Communauté cette année, grâce à la mise en œuvre des clauses de sauvegarde et surtout, monsieur le ministre, la proclamation officielle de cette décision de suppression des importations, car le marché du vin est un marché psychologique, vous le savez, et comme pour tous les marchés de cette nature, les déclarations ont autant d'importance que les faits.

Autre mesure nécessaire et possible sans problèmes communautaires et qui ne serait que justice : abaisser la fiscalité sur le vin qui actuellement paie neuf francs à l'hectolitre de droits de circulation et 17,60 p. 100 de T. V. A., alors que les autres produits agricoles sont taxés à 7 p. 100 et ne payent pas de droits de circulation. En Allemagne, vous le savez, la T. V. A.

sur le vin se monte à 6 p. 100 puisqu'elle est de 11 p. 100, mais les viticulteurs bénéficient d'un abattement de cinq points, le taux réel est donc bien de 6 p. 100, tout comme en Italie.

Je crois que cet élément fiscal est fondamental et, nonobstant l'opposition certaine de la rue de Rivoli, une augmentation immédiate du revenu serait tout à fait efficace et équitable, car on s'explique mal, dans le midi viticole, pourquoi le vin paie 17 p. 100 de T. V. A. en plus des droits de circulation, alors que les autres produits agricoles paient 7 p. 100 !

Il y a ensuite, comme mesures à prendre, l'application stricte du décret qui interdit les coupages entre les vins français et les vins étrangers. Il y a aussi la simplification du marché commun viticole, où la quantité de dérogations en tout genre me paraît ouvrir la porte à toutes les spéculations des spécialistes, et ils sont nombreux pas très loin d'ici.

Enfin, et contrairement à ce qui est et à ce qui découlera dans la réalité de votre projet de loi sur les appellations d'origine, hélas ! il faudrait encourager la qualité, par le prix et par la promotion, des vins de pays avec, en corollaire, la commercialisation sur les lieux de production pour lever enfin cette malédiction du vin « matière première » que l'on transporte en vrac et que l'on conditionne ailleurs.

C'est un catalogue, me direz-vous. Je ne crois pas, monsieur le ministre. C'est la liste des mesures nécessaires pour éviter une nouvelle crise que nous, les élus du Midi, nous voyons venir et dont les professionnels, je le sais, vous ont parlé la semaine dernière, lorsque vous les avez reçus.

De surcroît, ce sont des mesures dont le coût principal, en dehors de la partie fiscale, a l'avantage d'être supporté par les « industriels du vin », par les « spéculateurs » de Bercy et d'ailleurs, dont je vous ai longuement parlé, voilà trois semaines, et sur lesquels je ne veux pas revenir.

Vraiment, au-delà des déclarations habituelles sur les produits agricoles, monsieur le ministre, je vous assure que, actuellement, la situation redevient à nouveau difficile dans le Midi. En tant qu'élu de cette région, mon devoir était de vous en parler du haut de cette tribune ; en tant que parlementaire, je me dois de vous dire : attention, c'est le moment de prendre garde à un climat qui redevient dangereux ! (*Applaudissements.*)

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

M. Michel Kauffmann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après nos rapporteurs, les différents orateurs qui m'ont précédé à cette tribune ont analysé, voire disséqué, le présent budget de l'agriculture. Aussi me contenterai-je de mettre l'accent sur quelques points particuliers qui me tiennent à cœur et, tout d'abord, sur ceux qui touchent à l'enseignement secondaire technique agricole et à la recherche.

En ce qui concerne l'enseignement secondaire technique agricole, je ne puis que renouveler mes remarques de l'an dernier. L'insuffisance des dotations est manifeste au niveau aussi bien des crédits d'équipement que des crédits de fonctionnement ; de nombreux lycées et collèges agricoles se débattent dans des difficultés insurmontables et la qualité de l'enseignement laisse de plus en plus à désirer ; le personnel enseignant est insuffisant en nombre et, étant sous-rémunéré, il est quelquefois mal qualifié, de même que le personnel de service. Dans certains lycées, le point de rupture est atteint. Pourtant, le monde agricole a de plus en plus besoin à tous les niveaux de personnes qualifiées.

Dans le département que je représente, la rentrée scolaire 1973-1974 a été celle des licenciements et des fermetures de classe, celle des menaces de grève et des départs collectifs de l'ensemble du personnel de service, d'administration, d'intendance et de laboratoire. Votre ministère a dû intervenir *in extremis* pour éviter le pire.

Sur le plan national aussi, 494 agents contractuels attendent toujours leur titularisation et, pourtant, 247 agents devaient être titularisés en 1973. Qu'en est-il aussi de la carte scolaire, monsieur le ministre ? Elle semble devenue aujourd'hui plus qu'un secret de la défense nationale.

Quoi qu'il en soit, il est urgent de définir une doctrine pour l'ensemble de l'enseignement secondaire technique agricole. Je signalerai un autre fait, également incroyable, qui intéresse mon département : le lycée agricole d'Obernai fonctionne depuis quatre ans et n'a toujours pas de ferme à sa disposition ; ainsi les élèves qui en sortent avec leur diplôme n'ont-ils pratiquement jamais vu une exploitation agricole.

Il est urgent de prévoir une nouvelle gestion des personnels qui, à travail égal et qualification égale, établisse la parité avec ceux de l'éducation nationale. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, que vous alliez vous en préoccuper très prochainement. Aussi, je vous fais confiance. Il serait fort souhaitable que les mesures d'urgence qui s'imposent soient prises le plus rapidement possible.

Dans mon département encore où, pour l'agriculture, la formation des hommes avait été retenue comme la priorité des priorités au plan régional de développement économique, le taux de réalisation, fin 1973, du programme d'enseignement n'atteindra que 16,7 p. 100 alors qu'à la fin de la troisième année du plan le taux théorique aurait dû approcher 55 p. 100.

Toute la partie nord du département, celle qui est la plus confrontée avec nos voisins allemands, qui y pompent la main-d'œuvre, est sous-scolarisée au niveau de l'enseignement agricole, le collège agricole de Haguenau étant en projet depuis dix ans, mais non encore réalisé. Il en est de même dans le Haut-Rhin où mon collègue M. Stahl, président de la chambre d'agriculture, a déjà soumis à neuf ministres le dossier du collège d'Altkirch, dont la construction n'a pas non plus commencé.

Au niveau de la recherche agricole, la situation n'est pas moins pénible. Nous avons à Colmar un centre de recherche dépendant de l'I.N.R.A. Ce centre a une vocation régionale, au sens le plus large, puisque ses activités concernent aussi la Lorraine, la Franche-Comté et tous les vignobles situés au nord de la Loire. Des programmes importants y sont en cours de réalisation, comme la sélection par voie sexuée de cépages aromatiques, des procédés nouveaux de vinification, des études sur les maladies à virus de la vigne et des arbres fruitiers, des méthodes de lutte rationnelle contre toute une gamme de nouvelles maladies qui ravagent les cultures, dont une nouvelle maladie de la betterave, et d'autres encore.

Mais, faute de crédits adaptés, les travaux sont ralentis, voire arrêtés, ce qui risque de compromettre les progrès de l'agriculture régionale.

Je vous demande là aussi, monsieur le ministre, de revoir les dotations accordées au centre de recherche de Colmar, dont, je le précise, les crédits de laboratoire sont restés au niveau de 1967.

Des retards analogues existent dans l'exécution du VI^e Plan pour le remembrement, l'assainissement des villages et les stations d'épuration, les bâtiments d'élevage, l'irrigation, etc.

D'autres préoccupations intéressent la protection sociale. Les caisses d'assurance accidents agricole de nos départements de l'Est sont fort anciennes. De ce fait, elles supportent la charge accumulée des rentes et prestations. La demande de rajustement de l'aide apportée par l'Etat aux trois caisses se justifie par le fait que les exploitants agricoles des trois départements financent par leurs cotisations, de façon quasi totale, leur assurance accidents et les dépenses de revalorisation des anciens accidents.

Le caractère évolué de ce régime par rapport à celui en vigueur dans les autres départements a été reconnu par vous-même devant l'Assemblée nationale.

L'aide de l'Etat atteint actuellement environ 10 p. 100 des charges des trois caisses alors que la loi du 27 juillet 1930, non abrogée, prévoyait une aide financière égale à 25 p. 100 des dites charges.

Une aide plus accrue de l'Etat est donc plus que justifiée et je vous demande, monsieur le ministre, de revoir cette question.

La mutualité sociale agricole vous a adressé voilà trois ans un mémoire qui est resté sans aucune réponse. Il contient, cependant, d'importantes dispositions à prendre. Je ne citerai que la réduction des cotisations sociales en faveur des veuves d'exploitants, l'attribution de la pension d'invalidité aux épouses d'exploitants et d'aides familiaux, la substitution du régime de la retraite à celui de l'allocation au profit des membres de la famille des aides familiaux, l'application de la nouvelle notion de l'inaptitude au travail de 50 p. 100 aux veuves de salariés dont la pension doit être liquidée selon le régime local du 18 octobre 1945, l'augmentation sensible de la valeur de la succession à partir de laquelle les arrérages payés au titre du fonds national de solidarité sont susceptibles d'être récupérés sur la succession, la prorogation, enfin, de notre régime local de sécurité sociale jusqu'à ce que le dernier assuré susceptible de s'en prévaloir ait opté.

Je passe sur toutes les autres questions qui méritent votre réponse, monsieur le ministre. Je sais bien que tout cela n'est pas réalisable immédiatement, mais je pense que vous pourriez au moins répondre au mémoire que les caisses ont adressé au ministère.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Kauffmann ?

M. Michel Kauffmann. Je vous en prie.

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

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Je voudrais dire à M. Kauffmann, qui a repris l'ensemble du catalogue...

M. Michel Kauffmann. Une partie seulement !

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. ... de toutes les mesures essentielles que l'on peut imaginer dans le domaine social, que je ne laisse jamais sans réponse un document provenant d'une organisation professionnelle.

J'ai eu l'occasion de répondre à plusieurs reprises à la mutualité sociale agricole sur chacun des points que vous avez évoqués, et cela parce qu'elle me le demandait au profit de l'ensemble de ses caisses. Naturellement, je n'ai pas envoyé de circulaire à chacune de ces dernières. Vous pourrez trouver l'ensemble de mes réponses, publiques ou privées, à la mutualité sociale agricole. J'ai trop de respect à l'égard de cette grande institution pour laisser sans réponse une des questions qu'elle m'aurait posée.

M. Michel Kauffmann. Je prends bonne note de votre déclaration et j'en ferai part à notre caisse locale qui m'a fourni les renseignements dont j'ai fait état.

Je terminerai mon propos par quelques remarques sur la politique agricole nationale et européenne. Personnellement, j'approuve, monsieur le ministre, les quatre impératifs fondamentaux que vous avez dégagés, à savoir : orienter et développer notre production, notamment dans les secteurs où elle est à la fois le plus nécessaire et le plus vulnérable ; favoriser la modernisation et la restructuration des exploitations à responsabilité personnelle ; assurer la survie, puis le développement des zones défavorisées et tout particulièrement les zones de montagne ; assurer aux agriculteurs et à ceux qui se destinent à cette profession la protection sociale et la formation professionnelle qu'ils sont en droit d'attendre.

Il faut aussi assurer aux agriculteurs, à travail égal et à qualification égale, un revenu satisfaisant comparable à celui des autres catégories socio-professionnelles.

Au niveau européen, vous avez fait de votre mieux, monsieur le ministre, pour défendre les intérêts de l'agriculture française et européenne, à la fois dans le domaine des prix et pour une hiérarchie plus favorable aux productions agricoles.

Pensez aussi, lorsque vous retournerez à Bruxelles, à nos planteurs de tabac et de houblon dont les dossiers sont en suspens au niveau de la commission et du conseil des ministres. Vous les connaissez bien. Vous êtes déjà intervenu en leur faveur et je vous en remercie. Eux aussi doivent obtenir ce que l'on appelle aujourd'hui un revenu équitable correspondant à leur effort de production.

Enfin, en ce qui concerne le mémorandum de la commission de l'agriculture au conseil des ministres, vous êtes mieux averti que quiconque de son contenu et de sa portée. Il n'est pas possible que, sous prétexte de réduire certaines dépenses du F.E.O.G.A., l'ensemble de l'organisation des marchés soit remis en cause. J'ai en effet été frappé de constater, à la lecture du document, qu'en plusieurs endroits il était question de rendre les marchés plus flexibles, sans préciser dans quel sens. Je crains fort que ce terme ne signifie une atténuation de la garantie des prix actuels issus des règlements européens pour les différents produits. A ces règlements, toujours perfectibles, nous sommes très attachés, et nous souhaitons les garder. Vous aurez encore de rudes débats à Bruxelles, monsieur le ministre, mais je vous fais confiance pour les aborder et, dans cet esprit, je voterai le budget qui nous est soumis. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Schwint. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, représentant d'une région à vocation agricole en grande partie orientée vers la production de viande dans sa partie basse et vers celle du lait à gruyère dans sa zone d'altitude plus élevée, je voudrais profiter de cette discussion budgétaire pour attirer l'attention, une fois de plus, des responsables gouvernementaux sur la situation actuelle des agriculteurs de Franche-Comté.

Le problème de la viande a déjà été évoqué par plusieurs de mes collègues, notamment par mon ami Marcel Mathy. Je ne peux que m'associer à toutes les observations qui ont été faites en regrettant, à mon tour, l'incohérence d'une politique dont les premières victimes sont bien les producteurs. L'absence de régulation des prix et les interventions à contresens ont eu pour résultat de créer un marché en dents de scie qui ne peut que décourager les producteurs dans leur orientation de production. D'autre part, l'utilisation de la clause de pénurie au niveau de la Communauté économique européenne s'est révélée catastrophique car elle n'a pas fait baisser le prix de la viande au niveau du consommateur, elle a coûté des devises et, surtout, elle a gravement lésé les producteurs actuellement dans l'obligation de stocker du bétail de toute nature.

J'insisterai toutefois davantage sur le problème du lait destiné à la fabrication du gruyère et sur la crise grave que connaissent les producteurs de nos régions de montagne, en procédant tout d'abord à une brève analyse de la situation régionale.

En Franche-Comté, la production de fromage à pâte pressée cuite est très importante : en 1971, 65.000 tonnes ont été produites, dont 30.000 de gruyère de Comté — soit 96 p. 100 de la production française — et 35.000 tonnes d'emmental — soit 34 p. 100 de la production française.

Vue de Paris, cette production ne représente que 40 p. 100 de la production de fromage à pâte pressée cuite, 12 p. 100 de la production de fromage de toutes catégories, dont la plupart se commercialisent sans difficultés, et seulement 4 p. 100 de la production laitière française.

Et pourtant, le plus grand nombre des 30.000 agriculteurs de Franche-Comté tirent l'essentiel de leurs ressources de la production du lait, si bien que, dans beaucoup d'exploitations agricoles, notamment en montagne, le lait représente jusqu'à 80 p. 100 de la valeur de production.

Aussi, lorsqu'il se produit une baisse du prix de ce lait, comme c'est le cas actuellement, il est évident qu'elle se répercute entièrement sur le revenu de l'agriculteur, surtout lorsqu'elle est accompagnée d'une diminution du prix de vente des bovins et d'une augmentation du prix d'achat des produits nécessaires à l'agriculture : engrais, aliments du bétail, etc. Ainsi, certains producteurs de lait à gruyère estiment, à juste titre, que leur revenu a baissé de 15 p. 100 et plus depuis un an.

Devant cet état de fait, les organisations professionnelles et syndicales ont réagi, parfois vigoureusement, allant jusqu'à répandre du lait devant certaines sous-préfectures. Que réclament-elles essentiellement ?

D'abord, la prise immédiate de dispositions permettant d'assainir le marché actuel et qui pourraient consister en une aide à l'exportation, au stockage et à la fonte, ainsi qu'à la recherche de nouveaux débouchés. D'autre part, un règlement communautaire pour les fromages de type gruyère, avec fixation d'un prix d'intervention, comme pour le beurre et la poudre de lait. Enfin, un prix d'intervention correspondant à un prix minimal garanti et indexé, c'est-à-dire tenant compte de l'actualisation des coûts de production et assurant en permanence une juste rémunération pour le producteur.

De plus en plus, l'idée d'un prix minimal conçu dans le cadre d'un contrat de production pluriannuel séduit les producteurs de lait. Le contrat de production passé directement ou indirectement avec un organisme unique de régularisation des marchés devra définir la production soutenue, quantitativement et qualitativement, permettant ainsi de développer une politique de qualité de la production et, surtout, de parvenir à une véritable régionalisation des productions.

A côté de ces deux graves préoccupations concernant la viande et le lait, d'autres aspects de la politique agricole méritent réflexion, car ils vont dans le même sens d'une aide à l'agriculture de montagne, qui semble avoir obtenu une certaine priorité dans l'action gouvernementale.

Tout d'abord, le système de revision simplifiée du revenu cadastral a eu comme conséquence, dans le département du Doubs, la fixation de coefficients de 1,32 pour les terres et de 0,70 pour les forêts. Quand on connaît l'incidence d'une telle augmentation — 32 p. 100 — sur les charges sociales et fiscales, que devront supporter les exploitants, on ne peut qu'être surpris de l'application d'une telle mesure à un moment où les difficultés ne manquent pas dans la profession agricole.

C'est pourquoi les maires du Doubs, dans leur quasi totalité, avaient interjeté appel auprès de la commission centrale des impôts, mais sans résultat.

Toutefois, le ministre de l'économie et des finances avait promis, au congrès de l'agriculture de montagne à Clermont-Ferrand, de surseoir à l'application du nouveau revenu cadastral jusqu'en 1975.

Comme nous aurons prochainement à délibérer sur le projet de loi concernant la modernisation des finances locales, je pense que les conditions de fixation du revenu cadastral devraient être réexaminées à cette occasion et qu'il serait opportun de tenir la promesse faite par M. Giscard d'Estaing. Je vous saurais gré, monsieur le ministre, de bien vouloir me donner à ce sujet tous les apaisements souhaités par nos agriculteurs.

Et puisque nous parlons de l'agriculture de montagne, j'aimerais savoir si les crédits prévus pour la prime à la vache permettront de satisfaire tous les espoirs qu'avaient fait naître vos déclarations, car on est inquiet lorsqu'on entend parler d'un plafonnement à dix unités. Sans vouloir exclure le pla-

fonnement, il semble toutefois que le nombre de trente serait plus raisonnable et qu'une modulation entre les différents étages de la montagne pourrait être envisagée.

Dans le domaine des aides à l'équipement et à la modernisation des bâtiments d'exploitation, il est bon de noter que depuis la loi sur l'élevage de 1968, l'aide aux bâtiments d'élevage a eu des conséquences heureuses pour la rénovation qu'il était nécessaire d'entreprendre dans ce domaine. Mais cette action devra se poursuivre pendant des années encore car, dans mon département, un agriculteur sur deux espère améliorer ses conditions d'exploitation d'ici à 1980. Or, à l'heure actuelle, tant du côté des subventions que du crédit à taux bonifié, la situation devient dramatique.

Pour 1973, 501 dossiers ont été déposés nécessitant 7 millions 125.885 francs de subventions et la dotation prévue n'est que de 2.352.207 francs, ce qui suppose le report de 329 dossiers sur l'année 1974.

Quant aux prêts du crédit agricole, la dotation de 13 millions 700.000 francs a été totalement utilisée pour 172 dossiers seulement.

On est donc très loin du compte et j'espère que vous pourrez nous annoncer, monsieur le ministre, une augmentation importante des crédits destinés aux bâtiments d'élevage, car pour satisfaire les besoins de mon seul département, il faudrait doubler vos crédits au moins pendant deux ans.

Enfin, en ce qui concerne l'aménagement des structures agricoles, l'institution de l'I. V. D. — indemnité viagère de départ — depuis 1963, a eu des résultats très encourageants et notre collègue M. Driant, rapporteur spécial de la commission des finances, a eu raison d'en souligner l'impact considérable et surtout psychologique sur le monde agricole. Mais il serait bon d'en envisager la revalorisation, car nous sommes à 1.500 francs depuis le 1^{er} janvier 1969. Il conviendrait peut-être d'envisager également une indexation si l'on veut conserver la confiance des agriculteurs.

D'autre part, la réforme prochaine de l'I. V. D., que vous avez annoncée tout à l'heure, monsieur le ministre, comporterait la suppression de l'indemnité complémentaire de restructuration et l'institution d'une prime d'apport structurel. Or, j'estime que cette double mesure va à l'encontre des principes généraux qui avaient conduit à l'établissement de ce complément d'I. V. D., car l'exploitant agricole réalise son capital au moment où il cesse son activité et ce capital, même augmenté d'une prime, se dépense rapidement. Il semblerait donc préférable, pour maintenir un certain niveau de vie, de lui assurer une indemnité complémentaire annuelle. Et puis l'incitation risque d'être plus faible si l'on s'en tient à une seule prime, qui pourrait d'ailleurs être à l'origine de véritables pas de porte.

De toute façon, nous aurons sans doute l'occasion de reprendre la discussion de ce projet de loi devant notre assemblée dans un avenir que j'espère relativement proche.

En conclusion, je pense avoir reflété fidèlement les préoccupations majeures des agriculteurs de notre région dont la situation est allée en se dégradant au cours de cette année 1973, mais qui espèrent toujours des solutions d'équité, car ils ont confiance en leur métier et sont attachés à leurs exploitations. Ils réclament simplement la juste rétribution de leur peine qui leur permettra de vivre comme des citoyens à part entière dans la France d'aujourd'hui. (*Applaudissements.*)

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

M. Jules Roujon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi que cela a déjà été indiqué, les dotations affectées à l'agriculture et au développement rural figurent tant dans le budget propre que nous examinons que dans d'autres budgets, et accusent une croissance globale de 14,37 %.

Cette progression n'est certes pas négligeable et nous devons le reconnaître. Mais elle est justifiée car, comme vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, la France doit développer sa puissance agricole pour des raisons économiques et sociales.

Des raisons économiques d'abord : contrairement à ce qui est dit parfois, l'agriculture n'est pas un poids pour la nation. Elle accuse une part importante de l'excédent de notre balance des paiements puisque 5 milliards d'excédent, en 1973, proviennent de la vente des produits agricoles.

Des raisons d'ordre social, ensuite. La population active agricole de notre pays accuse un fort pourcentage, en régression, certes, mais important, et qu'il faut maintenir si l'on veut conserver la qualité de l'environnement ainsi que l'équilibre de notre société et d'un certain nombre de régions.

Ce sera brièvement l'objet de mon propos concernant justement les régions plus particulièrement déshéritées qui ressentent ce déséquilibre d'une façon plus aiguë que les autres. Ces

régions se trouvent souvent à l'écart des grands axes et, de ce fait, ne bénéficient d'aucun investissement d'intérêt national. Elles ne sont pas ou sont peu industrialisées. Elles n'ont pas ou n'ont que peu de sources de revenus et leurs ressources sont, de ce fait, très limitées et très inférieures à la moyenne nationale. Elles n'ont pratiquement qu'une activité agricole. Elles constatent, impuissantes, que non seulement les prix n'ont pas augmenté dans ce domaine, comme ceux de l'ensemble des autres biens et services, mais que, depuis dix ans, en francs constants, les prix agricoles ont diminué en moyenne de 0,60 p. 100 par an, suivant les statistiques nationales, et accusent une disparité énorme avec les produits industriels qui sont indispensables au monde rural, ne serait-ce qu'au point de vue du matériel agricole.

Dans certains secteurs, comme celui de la viande, la baisse considérable des prix à la production s'accompagne — comme certains orateurs l'ont déjà indiqué — d'une hausse des prix à la consommation.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que, comme vous l'avez indiqué, vous puissiez obtenir à Bruxelles une revalorisation substantielle des prix agricoles, particulièrement pour l'élevage.

Amélioration du niveau de vie et aussi sécurité de ce niveau de vie, oui, mais cela implique une organisation des marchés, notamment dans ce domaine qu'est l'élevage, qui est un métier long, coûteux et malheureusement pas sans aléas.

Organiser les marchés, les orienter, les contenir, les soutenir, cela est indispensable pour l'avenir de nos agriculteurs de montagne. Ils ne comprennent pas, en effet, pourquoi ils ont été incités à accroître leur cheptel alors qu'ils subissent une baisse importante des prix à la production qui a, sur leurs revenus, des conséquences graves. Cela explique leur angoisse, leur anxiété et leur mécontentement.

Je me réjouis donc, monsieur le ministre, que vous envisagiez, parmi vos priorités, une politique de la montagne pour la survie et le développement de certaines zones défavorisées, mais je souhaiterais avoir quelques précisions ou attirer votre attention sur différents points.

Tout d'abord, sur l'octroi des prêts à moyen terme aux associations pastorales et aux groupements pastoraux, prêts dont le nombre devrait être augmenté, car toutes les demandes n'ont pu être satisfaites, ainsi que vous l'avez dit ce soir.

Ensuite, sur les aides spécifiques dans certaines zones de montagne, en progression, en 1974, de 181 millions par rapport à 1973. Ici j'attirerai plus particulièrement votre attention sur les zones ou départements les plus déshérités et où la densité de population est la plus faible.

Enfin, sur l'indemnité compensatrice, qui a été évoquée il y a quelques instants par un orateur qui m'a précédé à la tribune, dite « prime à la vache », d'un montant de 200 francs, dont les modalités sont définies, et qui devrait, à mon avis, être attribuée à tous les agriculteurs exploitants quel que soit leur âge et, évidemment, avec un minimum qui — a dit un orateur tout à l'heure — devrait être de 40 U. G. B.

J'attirerai votre attention également sur l'aide forfaitaire du ramassage du lait en montagne, de l'ordre de deux centimes, qui pourraient être attribuée à tous les agriculteurs livrant leur lait aux coopératives ou le vendant directement, sur l'insuffisance de l'enseignement privé agricole qui a été évoqué par de nombreux orateurs à cette tribune. Vous-mêmes, monsieur le ministre, vous avez déclaré, tout à début de cet exposé, qu'il s'agissait d'un problème de doctrine. Je veux bien le croire mais c'est, à mon avis, un problème de moyens.

En ce qui concerne les équipements collectifs, vous avez indiqué, monsieur le ministre, que l'ensemble du budget national progresse, au point de vue des équipements, de 12,7 p. 100 alors que l'augmentation n'est que de 8,50 p. 100 pour l'agriculture.

Vous pouvez donc imaginer les difficultés financières des départements de haute montagne, particulièrement de celui que je représente, dont l'altitude moyenne est la plus élevée, la valeur du centime démographique le plus bas de France — 0,03 franc — et la valeur du centime départemental de 156 francs.

Il faudrait donc, monsieur le ministre, qu'une bonne fois nos campagnes, grâce à des crédits suffisants, puissent achever leurs équipements de base, notamment dans le domaine des adductions d'eau potable, de la voirie, des télécommunications et de l'électrification. Comme l'a indiqué tout à l'heure M. le président Monichon, ces équipements sont inscrits au programme normal de votre ministère et au programme de rénovation rurale dont les crédits sont en augmentation pour 1974. Mais, comme cela vous a déjà été signalé, il ne faudrait pas que « ces programmes spéciaux d'équipement », au titre rénovation rurale ou zone de montagne, puissent inciter certains de vos services centraux ou d'autres services régionaux, à minorer les crédits

normalement affectés aux départements bénéficiaires des enveloppes spéciales de rénovation rurale. Ces équipements de base sont indispensables et urgents.

Ils devraient être réalisés très rapidement car ensuite ces zones de montagne, grâce à des investissements productifs, pourront, dans tous les domaines, exploiter leurs « vocations naturelles d'accueil », sans que l'on puisse leur reprocher leur sous-équipement, sans que leur soit opposée une politique de « sectorisation » injuste, notamment dans le domaine sanitaire et social. Alors ces zones pourront non seulement vivre mais prospérer, car si nous souhaitons tous l'industrialisation, l'urbanisation, gages de progrès de toute nation, il n'en est pas moins vrai que les valeurs traditionnelles de notre pays ont leurs racines profondes dans le monde rural qui peut seul puiser dans son travail le sentiment de l'harmonie de la vie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Raoul Vadepiéd. Monsieur le président, monsieur le ministre, dans cette intervention, je voudrais tout particulièrement faire porter mes observations sur deux points bien précis.

En premier lieu, monsieur le ministre, je me permets d'attirer votre attention sur la situation de plus en plus difficile dans laquelle se trouvent placés les personnels du ministre de l'agriculture, question d'ailleurs qui a été évoquée par mes collègues, MM. Tinant et Kauffmann. Veuillez m'excuser d'insister, monsieur le ministre, mais je crois que le problème est important et qu'il faut y prêter attention.

Tant pour l'administration centrale que pour les services extérieurs, la recherche agronomique, l'enseignement agricole, nous constatons un retard croissant des rémunérations, une insuffisance des effectifs, qui, je sais, ont été partiellement comblés par le recours à des auxiliaires.

De plus, la création d'une multitude d'établissements ou d'associations diverses entraîne le dessaisissement progressif, voire le démantèlement de certains de vos services sans pour autant que vous soyez en mesure d'assurer la coordination et le contrôle de ces établissements et associations.

Nous n'avons pas à nous substituer aux organisations professionnelles représentatives mais il nous appartient de veiller à ce que la vocation du ministère de l'agriculture soit sauvegardée et sa fonction promotionnelle assurée.

Une véritable politique du personnel devrait se traduire, d'abord par un plan de titularisation, ensuite par un accroissement des effectifs permettant un fonctionnement normal et dynamique des services, enfin par un plan de formation continue de tous ces personnels.

En ce qui concerne les différentes catégories de personnels, le Gouvernement, et singulièrement le ministre de l'agriculture, devraient, notamment en matière d'enseignement agricole, comme vous en êtes d'ailleurs convenu tout à l'heure, promouvoir rapidement une politique cohérente.

Ma deuxième observation portera plus particulièrement sur l'importance et la nécessité d'un effort supplémentaire en vue d'une amélioration technique, non pas tellement quantitative en matière d'élevage, mais qualitative de notre production de viande en particulier. La majoration des crédits qui me semble indispensable à ce titre doit permettre de développer une politique plus cohérente et plus continue dans un secteur important trop négligé, en dépit d'efforts récents, de notre politique de l'élevage, celui de l'identification des animaux.

Comme vous le savez, mes chers collègues, le chapitre 44-27 est consacré pour l'essentiel aux rémunérations, mais compte tenu de l'érosion monétaire et de l'évolution des salaires, malgré des dotations majorées, il a perdu en cinq ans 7 p. 100 de sa valeur exprimée en heures de travail. Certes, nous reconnaissons que grâce aux mesures prises dans le cadre de la loi sur l'élevage, dont l'efficacité n'est pas contestable, des progrès ont été accomplis, mais il faut accroître le volume des actions entreprises. Jusqu'à présent, l'effort a été très largement financé par les éleveurs, mais il est normal que la collectivité nationale, qui profite de tous les gains de productivité obtenue, puisse en quelque sorte manifester, dans le cadre du budget national, une certaine solidarité.

Faut-il souligner l'importance, dans le produit national, de la part du lait, de la production de produits laitiers, des petits animaux et de la viande? Elle représente pour le lait, 16.446.000 francs, pour les produits laitiers et les petits animaux de 49.875.000 francs, et pour la viande en général de 22 millions 889.000 francs dont 10.394.000 francs pour les gros bovins.

L'importance de ces chiffres justifie donc une aide supplémentaire à l'identification qui est indispensable à l'amélioration génétique en général. Vous conviendrez, monsieur le ministre, que la ligne budgétaire correspondante est insuffisamment dotée, car pour assurer le développement de cette action génétique, il

est indispensable que les crédits soient suffisants. Cette identification est également, en première ligne, si je puis m'exprimer ainsi, en matière de dépistage de la tuberculose. Et, il est nécessaire d'envisager une double identification qui, techniquement, permettrait de connaître l'identité d'un animal à tous les stades de son existence.

Il est nécessaire, en coordonnant tous les travaux et tous les efforts déjà accomplis, d'arriver progressivement à une identification de tous les animaux, en fait à un véritable état civil des animaux. Il appartient, à notre avis, à l'Etat de faciliter cette action dans un souci de coordination, comme dans un souci bien compris de rentabilité à long terme. D'après les statistiques dont j'ai pu avoir connaissance, il semble établi que, en ce qui concerne l'évolution, les rendements laitiers moyens se situent à la fois en dessous de la moyenne des pays de la Communauté et en dessous de la plupart de nos partenaires en matière de prix. Certes, nous avons commencé à combler notre retard, mais il reste encore beaucoup à faire pour rattraper nos partenaires. C'est dans cette perspective que se placerait l'amélioration des systèmes d'identification. Il importe que, dans chaque département, l'établissement départemental de l'élevage soit doté des moyens nécessaires pour mettre en œuvre la politique indispensable d'identification des animaux, afin que les progrès de la génétique puissent se traduire dans les prochaines années par des gains de productivité au bénéfice de l'ensemble des éleveurs.

Monsieur le ministre, depuis votre arrivée au ministère de l'agriculture, vous faites un effort financier certain sous le domaine de la prophylaxie, notamment contre la brucellose. Faute de moyens pour assurer l'identification des animaux, vos efforts seront fortement compromis.

Il convient donc d'harmoniser et ce sera ma conclusion, les différents volets de la politique de l'élevage. Celle-ci implique, monsieur le ministre, une coordination entre les différents secteurs sanitaire, génétique, économique et de la vulgarisation.

C'est par une coordination avec toutes les organisations professionnelles concernées que nous pourrions mettre sur pied les éléments du développement et de l'amélioration de la qualité de notre élevage. C'est pourquoi, et je le rappelle avec insistance, il est nécessaire et fondamental que vos services disposent des crédits d'incitation et des crédits d'action nécessaires pour mener à bien cette entreprise dans l'intérêt bien compris de nos exploitants agricoles. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à cette heure tardive, je n'insisterai pas longuement sur le sujet que je voulais traiter ce soir. Je reprendrai simplement une partie du problème qui me tient à cœur, celui de la montagne. Du reste, mes collègues MM. Schwint et Roujon ont facilité ma tâche puisqu'ils ont déjà traité devant vous des divers aspects du problème, en particulier en ce qui concerne l'élevage et le lait.

Il reste évidemment beaucoup d'autres problèmes à examiner, mais je me propose de déposer à ce sujet une question orale avec débat dont la discussion viendra très certainement au cours de la session de printemps, lorsque le budget que vous nous avez présenté tout à l'heure commencera à être mis en pratique. Nous pourrions, à ce moment là, faire utilement le point.

Il faut avoir passé une vie en montagne, y être né, y avoir passé une grande partie de son temps à pratiquer diverses activités pour reconnaître vraiment ce qu'est l'existence en montagne. Et, avant toute chose, c'est le problème humain qui compte.

Nous avons tenu dans mon petit département, à Foix, du 1^{er} au 5 juin, un congrès de la Fédération française d'économie montagnarde. Nous avons eu le regret de ne pas vous voir parmi nous, monsieur le ministre, croyez que nous aurions été heureux que vous veniez car la fédération française a pour habitude d'inviter à tour de rôle le ministre de l'équipement, le ministre de l'environnement et le ministre de l'agriculture. Ce sont les trois ministères, en somme, de tutelle et cette année le tour était venu d'inviter le ministre de l'agriculture. Vous n'êtes pas venu ; M. le président de l'Assemblée nationale était parmi nous et nous avons pu traiter en sa présence — je pense qu'il aura pu faire état du déroulement de nos travaux — deux problèmes qui n'en font qu'un seul. D'une part, avec la première commission : les contraintes foncières dans le développement de l'agriculture et la forêt, d'autre part, avec la deuxième commission : les contraintes foncières dans le développement du tourisme. C'est dire qu'il y a en montagne un éventail d'activités qui nous touchent et qui, évidemment les unes et les autres, requièrent un financement certainement important.

Je ne veux pas revenir sur ce qui a été dit et je ne prétends pas régler tous les problèmes ce soir, mais la principale conclusion de nos travaux fut que nous devons essayer d'acquiescer la maîtrise du foncier.

En montagne, les habitants sont ravis à leur propriété, à laquelle sont attachés également — phénomène curieux qui n'existe pas dans les régions de plaine — ceux qui ont émigré à la ville ou dans d'autres régions plus favorables à l'agriculture. Chaque fois que nous voulons réaliser quoi que ce soit, ne serait-ce qu'un remembrement, fût-il simplifié, l'aménagement de voies d'accès ou de pacages nouveaux, nous nous heurtons à une sorte de psychose : les habitants ne veulent pas vendre et nous avons eu à diverses reprises l'occasion de le constater.

C'est là que le rôle des S.A.F.E.R. peut être important. Malheureusement, leur action se trouve limitée, parce qu'il ne leur est pas possible de conserver assez longtemps l'ensemble des terres qu'elles peuvent acquiescer pour essayer de constituer de grands ensembles plus rentables.

Je connais de près le fonctionnement des S.A.F.E.R. et je sais le rôle qu'elles pourraient jouer dans l'équipement général de notre montagne, et non pas seulement l'établissement à tout prix dans certaines zones de jeunes qui ne sont pas réellement intéressés par la vie en montagne, cette vie en montagne qui ne peut intéresser que les montagnards eux-mêmes, sauf exception rare.

M. Paul Mistral. Très bien !

M. Jean Nayrou. Or, les commissaires de Gouvernement, c'est-à-dire les délégués de M. le ministre de l'économie et des finances, n'admettent pas que les S.A.F.E.R. conservent les terres un temps suffisant pour pouvoir les aménager au bénéfice des collectivités.

Une question nous tient à cœur, en particulier dans les Pyrénées, c'est la maîtrise du foncier, mais vue sous l'angle proprement pyrénéen.

Monsieur le ministre, en montagne, il n'y a pas de quel-elles écoles, je dirai même qu'il n'y a pas d'école...

Ne souriez pas, monsieur le secrétaire d'Etat...

M. Olivier Stirn, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Je ne me moquais pas, je m'étonnais simplement.

M. Jean Nayrou. ... je ne suis qu'un instituteur de montagne, issu de l'école primaire et, si je ne m'exprime peut-être pas adroitement, je dis ce que je pense avec beaucoup de liberté et une connaissance profonde du problème. (*Très bien ! Applaudissements sur les travées socialistes.*)

En montagne, disais-je, il n'y a pas d'école, de doctrine, car les problèmes sont différents de département à département, de vallée à vallée, de canton à canton, même de commune à commune, nous avons l'occasion de le constater tous les jours chez nous.

Parlant tout à l'heure des subventions accordées, vous nous avez annoncé, monsieur le ministre, que leur taux était relevé et vous avez ajouté que vous consultiez les organisations professionnelles. Je veux bien vous croire, mais, dans les Pyrénées, nous avons un problème particulier qui nous a longtemps opposés, à l'administration des eaux et forêts, que chez nous on appelle « l'administration » tout court.

En effet, nous avons, sur les terrains domaniaux, des droits d'usage collectifs que nous ne voulons pas abandonner. De ce fait, le problème est à la fois plus compliqué que vous ne semblez le penser et, aussi, il est plus simple. En effet, au lieu d'avoir affaire à des individualités, vous avez en face de vous des collectivités publiques, communes, vallées, cantons, ce qui, d'une part, offre des facilités à l'autorité de tutelle, le préfet, sur le plan administratif, mais ce qui place en face du puissant office national des forêts des organismes administratifs légaux ayant des pouvoirs qu'ils entendent bien faire valoir !

Depuis des années, nous parlons du problème de la montagne sans être entendus. Nous n'étions alors que quelques-uns qui nous réunissions de temps en temps afin d'évoquer ce problème. Voilà que, tout à coup, tout le monde veut s'en occuper. Je veux bien que les organisations professionnelles soient consultées, je veux bien qu'il se crée, de-ci de-là, des associations nouvelles, mais il existe des collectivités publiques dont on doit tenir compte et dont on doit respecter l'existence, car elles ont un fondement légal.

Oui ! ces collectivités publiques existent, elles pratiquent la transhumance, elles l'organisent ; elles peuvent, grâce aux communes qu'elles groupent, construire des voies d'accès, aménager les pâturages, les cultiver, dirais-je même.

Depuis quelques années, nous assistons à un redressement très net de l'activité de ces collectivités. C'est un phénomène extrêmement important et qu'il faut favoriser. D'ailleurs, lorsque des subventions seront accordées, il y aura une part de financement local. Qui le consentira ? Ceux qui se livreront à la transhumance ? Allons donc ! ils ne voudront pas faire les frais de l'aménagement touristique. Ceux qui viennent chez nous passer l'été pour profiter du bon air, pour voir la mon-

tagne, pour pratiquer l'alpinisme — chez nous, on dit « le pyrénéisme », vous en m'en voudrez pas ? (*Sourires.*) — pour pratiquer des sports ? Ceux-là ne veulent pas faire les frais de l'élevage non plus.

Dans ces conditions, il faut tenir compte de l'existence des collectivités locales, communes et départements, qui ont participé jusqu'à présent à la mise en valeur de la montagne et qui veulent continuer à la faire.

Monsieur le ministre, ce problème de la montagne, qui est à la fois varié et très simple, je vous le pose d'une façon qui n'est peut-être pas très parisienne, qui n'est pas très administrative, mais j'ai voulu vous apporter le témoignage de personnes qui vivent ces problèmes quotidiennement.

Au sujet de la prime à la vache, la prime à « l'unité de gros bétail », pour employer le jargon administratif qui permet de penser que les ovins seront compris dans le système, je voudrais appeler votre attention sur l'atmosphère d'émeute qui a régné pendant quelques semaines dans mon département. On avait annoncé aux éleveurs le prochain versement de cette prime, mais, en réalité, les crédits n'étaient prévus que pour une vache sur cinq. (*Sourires.*) Il a donc fallu trouver un moyen de les répartir et ce fut très difficile.

Telle commune, dans un canton de montagne que je connais bien, n'a pas figuré dans la liste des communes retenues. La commune voisine y figurait, mais elle n'avait ni un bovin ni un ovin sur son territoire ! (*Nouveaux sourires.*)

Il ne faut pas recommencer de semblables maladroites qui pourraient décourager tous ceux qui font de réels et importants efforts par le paiement de l'impôt, le versement de cotisations et l'augmentation de l'estive pour leurs animaux.

Monsieur le ministre, je voudrais que vous compreniez cela ! Les crédits d'aménagement portent sur de nombreuses activités. Quant aux crédits pour les chemins, j'aurai l'occasion, mercredi prochain, le 5 décembre, de dire à M. le ministre de l'intérieur, au nom de la commission de législation, qu'une partie des crédits prévus pour la voirie ont été transférés au ministère de l'agriculture et que nous regrettons que ce soit uniquement pour l'incitation à la fusion des communes, car nous aurions voulu qu'ils puissent servir à faciliter l'accès dans les villages, dans les montagnes, dans les pacages et dans les forêts.

Il est nécessaire aussi de développer dans nos communes les colonies de vacances, les classes de neige ou de plein air, et pour les enfants venus des villes, et pour ceux venus de la plaine, car les jeunes paysans ont aussi le droit de faire du ski pendant l'hiver. Nous pratiquons ce sport dans toute la mesure du possible, mais, hélas ! nous manquons de crédits, vous ne devez pas l'oublier.

Si nous abordons la question des gîtes ruraux, des villages de vacances, nous sommes conduits à parler à nouveau des S.A.F.E.R. Il est très difficile de faire comprendre aux commissaires du Gouvernement la nécessité, lorsqu'une commune veut acquérir des terrains pour créer un village de vacances, que ce soit la S.A.F.E.R. qui intervienne ! Or, c'est elle qui connaît les terrains, les prix pratiqués et qui a la manière ! Or, bien souvent, les commissaires du Gouvernement s'y opposent, car il ne s'agit pas d'acquisitions pour une restructuration pure et simple des sols. Et pourtant c'est là, parmi tant d'autres, une donnée de la vie en montagne, qui peut permettre de conserver des éléments de population valables, des écoles, tout ce qui fait, croient certains, notre fortune, mais qui, parfois, nous pèse, croyez-le bien !

Dès lors, le problème du tourisme se réglera petit à petit, car les jeunes qui viennent chez nous y reviennent lorsqu'ils sont adultes, nous en avons de nombreux exemples.

Je terminerai mon exposé, monsieur le ministre, en rappelant qu'au cours de l'examen du projet de budget pour 1973 j'ai évoqué les problèmes de la montagne à cette même tribune et j'ai fait part des difficultés que nous rencontrons dans mon département, l'Ariège, dont l'exemple pourrait servir à d'autres parce que, n'en déplaise à mon collègue de la Lozère, c'est aussi un département extrême qui, situé en plein cœur des Pyrénées, est très pauvre, croyez-le !

Je vous avais entretenu des difficultés que rencontraient les S.A.F.E.R., ainsi que des relations avec l'office national des forêts et votre secrétaire d'Etat, M. Pons, m'avait promis d'organiser à la préfecture de l'Ariège une réunion groupant l'ensemble des intéressés, y compris les administrations, pour essayer d'aboutir à une solution.

Ne voulant pas abuser davantage de la bienveillance de M. le président, puisque j'ai légèrement dépassé mon temps de parole, je conclus. Monsieur le ministre, vos propos auront certainement un écho chez nous. Ils soulèveront, c'est certain, un réel intérêt mais, voyez-vous, nos montagnards, s'ils cherchent à croire, ne sont pas très crédules et ne croient que ce qu'ils voient ! J'espère que vous répondrez à mon appel. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. de la Forest.

M. Louis de la Forest. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes propos se limiteront aux problèmes de l'eau et de la pollution en milieu rural. En effet, j'ai attaché une importance toute particulière à un document que, au mois de janvier dernier, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé de la protection de la nature et de l'environnement adressaient conjointement à tous les maires de France, aussi bien aux maires des grandes villes qu'à ceux des communes rurales dont les équipements dépendent de votre ministère.

Ce document, édité à leur usage et au demeurant fort bien établi, est d'une utilité certaine pour eux, car il est destiné à leur mieux faire connaître leurs responsabilités et les moyens mis à leur disposition pour les aider à régler les problèmes qui se posent à eux dans le domaine de la protection de la nature et de l'environnement dont la lutte contre la pollution et les nuisances constitue un des aspects, et non le moindre.

Il s'agit d'une lutte nécessaire, souvent difficile à engager, mais dont l'urgence se fait sentir un peu plus chaque jour.

La lettre d'introduction de ce document précisait : « Les problèmes posés dans ce domaine existent depuis longtemps, mais ils ont pris une acuité beaucoup plus grande du fait de l'évolution du monde moderne et d'une prise de conscience, que nous estimons irréversible, de leur importance de la part de nos concitoyens. »

C'est à partir de cette affirmation — elle émanait de deux ministres et n'est d'ailleurs contestée par personne — que je m'autorise à vous demander, monsieur le ministre, de consentir un effort très important afin que puissent être très rapidement mis en place, dans nos communes rurales, les moyens efficaces destinés à faire face à une situation qui se détériore chaque jour.

En effet, si les maires des communes rurales françaises sont conscients de la nécessité — pour permettre à leurs habitants de sauver, conserver et même améliorer leur cadre de vie — de faire un effort particulier dans ce domaine, si les conseils généraux et de nombreux maires ont fait preuve d'imagination en la matière, pris des mesures courageuses, consenti des efforts financiers à la limite des possibilités contributives de leurs concitoyens, il leur faut trouver auprès de l'Etat un concours à la mesure même de l'ampleur des problèmes posés afin d'obtenir pour cette politique de lutte contre la pollution, nécessaire à leur yeux, les moyens de se manifester.

Or nombreux sont les domaines où cette lutte doit être entreprise et où il est urgent de mettre en place les équipements destinés à remédier à une situation d'une telle gravité.

Dans le domaine de l'eau, en raison de l'impossibilité constatée d'utiliser les anciens puits, jadis source d'alimentation en eau du milieu rural, mais tous plus ou moins pollués, en raison aussi de l'augmentation de la consommation en eau, alors que les ressources tendent à diminuer pour diverses raisons, il est nécessaire de poursuivre la mise en place des réseaux de distribution en eau potable — vous nous avez donné tout à l'heure des apaisements à ce sujet, monsieur le ministre — mais aussi d'accélérer la construction de retenues importantes qui permettent d'assurer, en toute saison, ce qui n'est pas le cas actuellement, une desserte normale des villages ruraux.

Dans le domaine de la lutte contre la pollution proprement dite, nous constatons un retard considérable, non pas par rapport aux prévisions du Plan, qui sont à peu près respectées, mais par rapport aux besoins.

Là également, afin de permettre aux maires de se conformer aux recommandations qui leur sont faites dans ce document, auquel j'ai fait allusion au début de mon propos, et à partir du rappel qui est fait de l'article 97 du code de l'administration communale, à propos des responsabilités des maires en matière de salubrité et de sécurité publique, un effort très important, plus important que celui prévu, devra être entrepris par votre ministère pour aider les communes rurales à faire face aux nombreux problèmes qui se posent à elles dans ce domaine.

Elles sont de plus en plus nombreuses, en effet, celles qui sollicitent l'aide de votre département ministériel pour mettre en place stations d'épuration et réseaux d'évacuation des eaux usées, dont la construction se révèle indispensable à mesure que se multiplient les besoins en lotissements communaux.

Or les communes ne peuvent réaliser ces stations et ces réseaux sans le concours de votre ministère, car le coût de tels investissements est très élevé et entraîne des charges de fonctionnement souvent importantes.

A ce sujet, je me permets d'insister pour que la construction des stations d'épuration fasse l'objet, de la part des responsables départementaux de votre ministère, d'une surveillance toute particulière. Ils doivent veiller à la qualité des matériaux employés à leur mise en place.

Il ne faut pas qu'on nous construise des stations au rabais, de ces stations qui, quelques mois seulement après leur mise en service, tombent en panne ou fonctionnent mal, avec toutes les conséquences qui en découlent. En effet, elles deviennent alors plus polluantes qu'épurantes et posent aux municipalités des problèmes difficiles qui appellent des solutions rapides et souvent coûteuses.

Enfin, je voudrais évoquer un autre aspect de la pollution qui, depuis quelque temps, se développe et prend même des proportions inquiétantes dans nos campagnes. Je veux parler des dépôts « sauvages » de carcasses de voitures, d'ordures ménagères et autres nuisances qui sont une atteinte à la beauté de nos sites, au charme de nos campagnes, polluent l'air et l'eau et salissent une nature attrayante et saine.

M. le ministre de l'intérieur et M. le ministre de l'environnement demandent aux maires — je m'excuse de faire toujours référence au même document — de prévenir la création de ces dépôts en organisant la collecte des ordures ménagères et leur évacuation vers des décharges contrôlées ou des usines de traitement.

Donnez-nous, monsieur le ministre, les moyens de répondre à leurs vœux en nous aidant à nous équiper convenablement en ce domaine. Ainsi vous incitez ceux qui ont choisi la campagne pour cadre de vie à y demeurer, ceux qui l'ont quittée à y revenir peut-être, car les uns et les autres la retrouveront alors telle qu'elle était jadis, telle qu'elle doit redevenir : une terre saine, vivifiante, favorable au bon équilibre et à la bonne santé des hommes, de ceux qui n'auront plus la tentation d'aller grossir ces immenses cités dont chacun dénonce le caractère inhumain.

Mais il est grand temps ! Les oiseaux eux-mêmes commencent déjà à désertier nos campagnes, fuyant une nature de plus en plus inhospitalière. Aidez-nous, monsieur le ministre, à faire en sorte qu'il n'en soit pas ainsi des hommes ! (*Applaudissements.*)

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

M. Henri Desseigne. En examinant votre budget, monsieur le ministre, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt que, pour la première fois dans le cadre du budget d'équipement de l'agriculture, un choix clair a été fait en liaison avec les organisations professionnelles, celui d'une politique de la montagne.

J'en profite pour appeler votre attention, monsieur le ministre, comme je l'ai déjà fait à maintes reprises auprès de vos prédécesseurs, sur six communes du département de la Loire qui attendent leur classement en zone de montagne. Ce sont les communes d'Arcinges, Bully, Cuinzier, La Gresle, Le Crozet et Saint-Polgues.

A l'occasion de votre visite à Roanne, le samedi 24 novembre, où vous nous avez fait l'honneur et le plaisir de présider le concours interdépartemental de la race charollaise, le président Pierre Collet vous a très instamment rappelé tout l'intérêt qu'il portait à ce classement, en raison de la situation de ces six communes.

Elles sont, en effet, toutes contiguës à celles déjà classées par application des arrêtés ministériels du 26 juin 1961 et du 3 août 1962. Il y a donc continuité géographique avec la zone de montagne.

Ces communes présentent les mêmes caractéristiques géographiques, agricoles, économiques et humaines, en raison de leur altitude, de la vocation générale du terroir qui est de nature à contribuer à la protection du milieu naturel et des sols et à la sauvegarde de la vie sociale.

Elles sont à prédominance pastorale très marquée et, dans l'avenir, en raison de l'exode rural et des conditions économiques et sociales, cette tendance à un accroissement de l'usage pastoral des terres devrait s'accroître dans ces six communes.

Par ailleurs, les actions qui y ont été menées au titre de la rénovation rurale ont franchi le stade du caractère expérimental. Il apparaît donc, en fonction des résultats obtenus, qu'une décision de classement en zone de montagne devrait intervenir.

A ce sujet, des rapports détaillés ont été établis par M. l'ingénieur en chef, directeur départemental de l'agriculture, et ont été transmis à votre ministère par M. le préfet de la Loire.

Je souhaite vivement que le classement en zone de montagne des six communes précitées ait lieu prochainement. Ce serait, monsieur le ministre, comme vous l'avez indiqué, un des moyens de maintenir à la campagne un potentiel humain aussi important que possible et d'assurer une bonne rentabilité aux agriculteurs. La collectivité nationale y trouverait un intérêt financier indiscutable et les habitants des villes pourraient ainsi bénéficier d'un bon terrain d'accueil.

Monsieur le ministre, en examinant votre budget, j'ai eu, comme plusieurs de mes collègues députés et sénateurs, de vives inquiétudes au sujet de l'augmentation de la subvention

de fonctionnement consentie aux établissements d'enseignement agricole privés et aux maisons familiales. J'avais également chiffré cette augmentation à 1,4 p. 100.

Votre déclaration à l'Assemblée nationale au cours de la séance du 7 novembre dernier comme celle que vous avez faite au cours de la présente séance sont venues me rassurer en partie. En effet, vous avez indiqué que l'important pour ces établissements était l'augmentation du taux journalier de subvention et vous avez affirmé que cette augmentation sera, en 1974, du même montant que l'an dernier, soit de près de 10 p. 100.

Mais je ne suis pas pleinement satisfait car, si l'on tient compte de l'érosion, monétaire et du nouveau mode de calcul du nombre de journées retenu pour l'attribution de la subvention, il est certain que la situation financière des établissements d'enseignement agricole privés, déjà très préoccupante — je le sais par expérience — deviendra extrêmement critique et conduira à la fermeture de la plupart d'entre eux.

Ce serait très regrettable si l'on considère qu'ils accueillent près de 80.000 élèves.

Il importerait donc, comme l'a signalé, dans son rapport, mon excellent collègue et ami M. René Tinant, de porter à 15 p. 100 l'augmentation du taux journalier de subvention.

Par ailleurs, pourquoi ne pas retenir, comme par le passé, pour le calcul des journées à subventionner, celles des petites et des grandes vacances, ainsi que les journées de stage ?

En effet, c'est au cours de celles-ci que les élèves reçoivent surtout un enseignement pratique qui, comme vous le savez, est aussi indispensable, sinon plus, que l'enseignement théorique.

Je vous demande très instamment, monsieur le ministre, de procéder à un nouvel examen de cette question, soit au cours de la présente discussion de votre budget, soit au cours des rencontres que vous avez décidé d'avoir avec les représentants de l'enseignement agricole privé.

Je voudrais en terminant, monsieur le ministre, profiter de l'occasion qui m'est aujourd'hui offerte pour revenir sur la correspondance que nous avons échangée au sujet de la situation de certains fonctionnaires de votre ministère, dont les traitements sont versés avec retard ou avec des anomalies. C'est le cas au lycée agricole public de Roanne-Chervé, à Perreux, dans le département de la Loire.

Mais, depuis votre réponse du 2 novembre 1973, en plus des situations délicates — rappels de salaires ou d'indemnités très tardifs — que je vous avais signalées, j'ai appris qu'il en existait d'autres qui devraient être réglées en première urgence.

C'est ainsi que certaines personnes n'ont pas touché les allocations familiales auxquelles elles ont droit depuis plus d'un an ou attendent que leur premier salaire leur soit versé pendant plus d'un mois après avoir commencé à travailler.

Là aussi, je souhaite que les mesures d'apurement et de réorganisation que vous avez annoncées soient rapidement prises.

D'avance, je vous remercie, monsieur le ministre, du bienveillant et décisif intérêt que vous porterez à mon intervention. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Brégégère. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, quand on est amené à prendre la parole après tant d'orateurs qualifiés, il est toujours difficile, sans se répéter, d'analyser le budget de l'agriculture qui sensibilise tout particulièrement notre assemblée.

Il est vrai que le poète a dit : « Ajoutez quelquefois et souvent effacez. » J'ai essayé ce sage précepte. J'ai beaucoup effacé et j'ai modifié très largement mon exposé. C'est ainsi que je n'aborderai à cette heure tardive que quelques problèmes régionaux, ce dont je vous prie de bien vouloir m'excuser, mes chers collègues, et que quelques aspects de la politique agricole.

Nous voilà donc de nouveau en présence, monsieur le ministre, pour la discussion du budget de l'agriculture que vous défendiez ici l'an dernier avec la même chaleur et la même confiance qu'aujourd'hui en votre politique agricole, confiance que malheureusement nous ne pouvons partager en raison de la conjoncture actuelle. Vos déclarations à l'Assemblée nationale sur ce sujet étaient assez euphoriques. Vous voulez construire rue de Varennes, avez-vous dit, une agriculture puissante, rentable et libérale, organisée autour de l'exploitation à responsabilité personnelle et s'appuyant sur la politique agricole commune.

Certes, tout cela est fort bien dit ; mais, hélas, cet optimisme nous ne pouvons le faire nôtre, alors que notre pays est soumis à des problèmes économiques graves et qu'il est influencé par la crise de l'énergie dont les conséquences peuvent être dramatiques pour notre agriculture et ce n'est pas la venue en France des empereurs du pétrole qui pourrait nous rendre une sérénité

que nous avons perdue, car, échanger des Mirages contre d'autres mirages, ne me paraît pas une solution particulièrement heureuse. (Sourires.)

Je me dois encore d'évoquer les problèmes posés par les propositions de M. Lardinois sur la politique agricole commune et ceux posés par les accords en voie de règlement entre la Communauté européenne et les pays du bassin méditerranéen.

Reste le grand problème de l'inflation galopante qui domine confusément toutes les pensées et nous inquiète, comme nous affole la hausse des prix, dont on voudrait rendre responsables les agriculteurs qui subissent ces différents maux d'une manière implacable, car ils sont les premières victimes des différentes hausses prévues ou à prévoir sur les différents actes de la vie économique. Cette inflation préoccupante ne manquera pas de soulever de difficiles problèmes lorsqu'il s'agira de fixer les prix agricoles de la prochaine campagne.

Tout cela ne laisse rien présager de bon pour une agriculture « puissante et rentable », pour reprendre vos propres termes, surtout en ce qui concerne les exploitations à responsabilité personnelle.

Je crois me rappeler, monsieur le ministre, que vous avez déclaré avec force que votre budget était la traduction des choix politiques conclus avec les organisations professionnelles lors de la conférence annuelle.

Si, aujourd'hui, ces organisations se déclarent satisfaites, c'est qu'elles ne se montreront pas trop difficiles. Mais je suis sûr que beaucoup de leurs militants ne le seront pas. Leurs dirigeants reconnaissent l'existence de nombreux points noirs qui, je le crains fort, risquent de leur apporter beaucoup de désillusions.

On nous demande, en effet, de nous prononcer sur des chiffres dont on ne sait d'avance ce qu'ils représenteront demain, tant d'inconnues demeurent. La perspective présente justement tant d'inconnues, et tant de craintes qu'il nous paraît vain de discuter sur telles ou telles satisfactions que l'on trouve dans le budget qui nous est présenté. Car nous craignons fort qu'elles aillent s'ajouter aux insuffisances que nous dénonçons aujourd'hui pour les raisons que j'ai déjà évoquées.

On a dit de votre budget qu'il était cohérent. Hélas, personnellement, j'y trouve beaucoup de confusions en ce qui concerne sa présentation. Pour s'y reconnaître, il faut aller rechercher la substance dans différents fascicules, dans différents articles, à tel point que je me dois de féliciter nos rapporteurs d'avoir réussi à retrouver l'essentiel des éléments économiques, sociaux et culturels qui le composent et de nous avoir démontré que tout n'est pas toujours bénéfique pour l'agriculture dans les crédits qui paraissent lui être affectés.

Les orateurs qui m'ont précédé ont dans leur froide analyse parfaitement situé l'extrême urgence de certaines mesures concernant notamment la viande, le lait, les prix. Leurs conclusions sont formelles : le soutien des prix agricoles est une nécessité pour assurer la survie de notre agriculture. Toute autre conclusion ne saurait être que fantaisiste et dangereuse.

Pour ne pas être trop long, je m'abstiendrai, monsieur le ministre, d'évoquer ici, après tant d'autres, les besoins de notre agriculture en équipements collectifs, les besoins de mesures concrètes en faveur de l'élevage et de la constante amélioration sociale des ruraux, l'insuffisance en général des crédits propres consacrés à l'agriculture.

Je m'attacherai simplement à vous poser maintenant quelques questions qui conditionnent la vie de notre région.

Puis-je tout d'abord me permettre de vous rappeler la demande qui vous a été présentée par les organisations professionnelles agricoles de mon département tendant à faire classer la Dordogne en zone de rénovation rurale, car elle répond parfaitement au critère des zones à économie rurale dominante ?

Il est malheureusement exact que mon département souffre dans la plus grande partie de ses régions d'une dégradation constante, d'un sous-développement économique certain et d'un exode rural particulièrement grave.

Permettez-moi donc d'insister encore une fois pour que la Dordogne obtienne satisfaction.

Et puis, que comptez-vous faire pour assurer une rémunération normale de nos planteurs de tabac, victimes du mildiou et des décisions communautaires. La situation n'est pas encourageante pour eux. Cette plante, dont la culture fait vivre de nombreuses exploitations, souffre de maladies qu'il serait grand temps que les services de la recherche parviennent à juguler afin que cette culture bénéfique pour notre pays ne disparaisse pas, ce qui causerait le malheur de nombreuses exploitations, sans parler des difficultés rencontrées à Bruxelles ou des attermolements de la rue de Rivoli.

Mais, il est une autre situation que vous connaissez tout aussi bien et qui devient dramatique. Il s'agit de la commercialisation des noix de la Corrèze, du Lot et de la Dordogne. Ces noix du Périgord, dont la qualité est irréprochable, ne peuvent pas se vendre ou à des prix de misère. Le F. O. R. M. A., dont je tiens à remercier ici hautement les dirigeants, nous a permis, grâce à son aide passée, d'organiser la profession. Aujourd'hui, ce sont les producteurs, qui ont répondu à notre appel en se groupant, qui sont les victimes de cette situation créée par les exportations américaines ou turques sur notre marché traditionnel, l'Allemagne.

Là encore, je pose une question : que comptez-vous faire pour régulariser le marché ? Si des mesures ne sont pas rapidement prises, c'est toute l'organisation que nous avons mise sur pied qui s'effondre et cela pour de longues années. Déjà, les réunions de producteurs se multiplient, la colère gronde et, demain, ce pourraient être des événements plus graves. Pour quelles raisons, monsieur le ministre, Bruxelles, dans ses directives, n'a-t-il jamais accepté, malgré mes demandes répétées, d'assurer comme pour les autres fruits la préférence communautaire et les clauses de sauvegarde propres à un marché organisé ? Vos services, monsieur le ministre, peuvent sans doute le demander et probablement l'exiger.

Restant sur ces problèmes du bassin méditerranéen, qui sont, hélas, de toute actualité, j'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous précisiez la position du Gouvernement en ce qui concerne l'élargissement des relations de la Communauté européenne avec les pays de la Méditerranée et ses conséquences. Le nombre de questions touchées par la politique méditerranéenne est d'une ampleur considérable, notamment en ce qui concerne le secteur pétrolier dont j'ai parlé tout à l'heure.

J'aimerais que vous puissiez nous dire ce que vous pensez des problèmes posés par l'adaptation des accords, par l'état des négociations en cours et par celui des préférences généralisées.

La Turquie, si exigeante en ce qui concerne les préférences généralisées et ses exportations de produits agricoles vers la Communauté européenne est, elle aussi, toujours à la recherche d'un régime démocratique. Le Gouvernement de la France, monsieur le ministre, est-il décidé à ratifier les accords avec ce pays, c'est-à-dire, accorder toutes facilités à l'importation de tabac, noix, noisettes, huiles d'olive, fruits et légumes ? On ne peut nier que la défense des intérêts des producteurs agricoles est inconciliable avec une politique d'accords avec des pays qui exportent essentiellement des produits agricoles concurrentiels.

C'est toute la politique agricole commune qui risque d'être ainsi battue en brèche et mise en danger, car il ne faut pas oublier que la population de certains pays membres de la Communauté n'est pas très favorable à l'Europe verte en raison de réalités économiques qu'il est difficile d'ignorer.

S'agissant de la réforme de la politique agricole commune souhaitée par nos partenaires en vue d'alléger le coût du soutien des marchés, sans doute certains aménagements peuvent-ils être envisagés pour parvenir à un meilleur équilibre des marchés, mais il nous faudra veiller à ce que ne soient pas remis en cause les principes de base sur lesquels elle est fondée, c'est-à-dire l'unité du marché, la préférence communautaire et la solidarité financière commune.

Et cela m'amène tout naturellement aux propositions d'aménagement que la commission propose.

La politique agricole commune peut-elle être aménagée ? L'article 39 du traité de Rome assigne à la communauté européenne comme objectif non seulement d'accroître la productivité, mais d'assurer aux populations rurales un niveau de vie convenable. Nous sommes d'accord si l'aménager c'est pour mieux la faire fonctionner. Mais, en l'occurrence, nous savons tous très bien que les objectifs visés sont purement politiques. Je veux espérer, monsieur le ministre, que sur cette importante question, vous préciserez de nouveau devant le Sénat la position française sur le mémorandum de M. le commissaire Lardinois, car la position des neuf pays cache souvent des divergences certaines.

Je crois inutile, mes chers collègues, de vous rappeler que la politique agricole commune est basée sur les trois grands principes que j'ai énumérés tout à l'heure. En aucun cas nous ne saurions accepter que ces grands principes soient remis en cause. Mais, en tout état de cause, notre objectif principal reste le maintien du revenu agricole. Nous attendons, monsieur le ministre, à travers les crédits du F. E. O. G. A., vos réflexions, vos remarques, sur les mesures proposées. Quant à nous, nous ne pourrions accepter qu'elles puissent avoir un impact défavorable sur les prix de campagne 1974-1975.

Monsieur le ministre, vous avez déjà répondu tout à l'heure aux brillantes interventions de M. Houdet, mais je sais parfaitement que, quand un ministre s'adresse à un autre ministre, immédiatement, bien entendu, tout doit s'éclairer. Mais j'espère que vous aurez encore quelque chose à nous dire à ce sujet, car le problème est important.

Parler de l'Europe aujourd'hui peut paraître à certains comme une gageure, à l'heure où elle est enlisée; le mot n'est pas de moi, mais d'un grand journal parisien favorable à la politique gouvernementale. C'est avec beaucoup de tristesse que nous voyons cette force pacifique s'enliser dans des actions individuelles et notre pays, la France, se complaire dans ses réflexions personnelles. Il est vrai qu'il y aura un sommet, mais quel sommet? Nous apportera-t-il des solutions concrètes ou s'enfermera-t-il dans des formules abstraites rappelant que l'Europe est une entité, donnant l'image d'une communauté de pensée et d'action qui s'effondre lorsque soufflent des vents contraires?

C'est l'avenir qui nous le dira et peut-être, monsieur le ministre, aurons-nous l'occasion de vous questionner sur les grands problèmes qui menacent l'avenir de notre agriculture.

Dans une conjoncture difficile que votre budget ne pourra sans doute pas satisfaire totalement, nous sommes déterminés, mes amis et moi-même, à dénoncer toute initiative, toute action susceptible de mettre en danger les intérêts des agriculteurs et des consommateurs.

Je termine en rappelant que, si notre balance commerciale est favorable, c'est grâce aux exportations agricoles dont le pourcentage est beaucoup plus élevé que celui des exportations industrielles. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boyer-Andrivet.

M. Jacques Boyer-Andrivet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord m'associer aux propos tenus tout à l'heure par M. Monichon concernant le financement des conseils interprofessionnels des vins d'appellation d'origine contrôlée. Le taux des taxes parafiscales est différent selon les appellations et, pour la plupart, nettement en dessous des plafonds prévus. Or, ces cotisations, depuis qu'elles ont été instituées, ont permis à la viticulture d'améliorer le vignoble ainsi que le produit et d'organiser le marché. Les résultats sont probants, notamment à l'exportation.

Aussi vous demanderai-je, monsieur le ministre, de bien vouloir plaider la cause de la viticulture au sein du Gouvernement pour faire franchir aux taxes parafiscales un palier sensible qui constituerait une actualisation.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur les problèmes de logement du vin. La grosse récolte de 1973 ne pourra être entièrement écoulee avant celle de 1974. Vous avez sensiblement augmenté la dotation budgétaire relative au problème qui nous préoccupe.

Mais je me permets de formuler deux demandes : la première, c'est d'accélérer la répartition des crédits pour permettre la construction de cuverie avant la prochaine récolte ; la deuxième, c'est d'essayer de dégager un supplément de crédits pour faire face aux reports de stocks qui seront, en 1974, exceptionnels.

Je voudrais maintenant faire porter mon intervention sur des problèmes de l'aménagement de l'espace rural qui concerne 90 p. 100 environ du territoire français, non seulement les populations agricoles, mais aussi les ruraux n'appartenant pas aux professions de l'agriculture et tous ceux qui sont appelés à vivre plus ou moins souvent, plus ou moins longtemps dans les zones rurales, compte tenu de la vocation d'accueil de ces zones.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous nous sommes réjouis du changement de l'appellation traditionnelle de votre département ministériel par l'adjonction des mots « et du développement rural ».

Il s'agissait là, à mon sens, en plus d'une innovation purement formelle, de marquer la volonté du Gouvernement de favoriser, au-delà de l'exercice des activités agricoles, l'amélioration des conditions d'existence dans les zones rurales, tant par une modernisation des infrastructures que par l'apport d'activités nouvelles susceptibles d'enrayer l'hémorragie des populations sédentaires dont les campagnes souffrent depuis la fin du dernier conflit mondial.

Il avait cependant été déploré que cette volonté des pouvoirs publics ne se traduise pas dans les derniers budgets, en 1973 tout spécialement, par une augmentation sensible des crédits affectés aux équipements ruraux.

Le budget de 1974 paraît plus favorable à cet égard et je m'en félicite.

Constatons toutefois avec regret que l'augmentation des crédits pour la réalisation des équipements collectifs — 6 p. 100 par rapport à 1973 — se traduit en réalité par une diminution en francs constants.

Toutefois, je note avec plaisir qu'ont été tenues les promesses, faites en dernier lieu lors de la conférence annuelle Gouvernement-organisations professionnelles agricoles, d'un effort particulier pour maintenir une activité suffisante en zone de montagne.

Les majorations de crédits, tant au titre des subventions pour les bâtiments d'élevage que pour les primes à la tête de bétail, l'aide au ramassage du lait et, en général, les équipements ruraux et agricoles en montagne, sont des éléments positifs. Mais nous ne voudrions pas que notre satisfaction à cet égard soit déçue à la constatation d'une diminution corrélative des crédits destinés aux actions concernant les zones rurales autres que celles de montagne.

Dans le même esprit, il ne faudrait pas que les régions qui bénéficient de crédits au titre de la rénovation rurale se trouvent pénalisées de ce fait à l'occasion de la répartition des subventions ordinaires. Il doit demeurer bien entendu que les uns s'ajoutent aux autres.

Au demeurant, l'action des pouvoirs publics en matière d'aménagement rural ne doit pas être fragmentaire ou ponctuelle. Elle doit être globale.

Partout, elle doit s'appliquer à tout ce qui concerne l'animation de la vie rurale et intéresser dès lors, aussi bien que l'agriculture, le commerce, l'artisanat ou la petite industrie.

L'objectif à atteindre est le maintien, sinon le renouveau, d'une activité suffisante, de nature à retenir et même à attirer les jeunes à la campagne.

Le tourisme, même dans les zones particulièrement favorisées à cet égard, s'il peut être la source d'emplois saisonniers ou de complément et s'il mérite à ce titre des encouragements de la part de l'Etat, ne saurait être une panacée.

Aussi paraît-il plus nécessaire encore de susciter la création et l'extension dans les localités rurales d'activités extra-agricoles telles que petits ateliers de sous-traitance.

Mais il faut bien se rendre compte qu'on n'attirera et qu'on ne retiendra les gens à la campagne que dans la mesure où il leur sera assuré des conditions de vie comparables à celles des villes ; d'où, une fois encore, la nécessité d'un plus grand effort au niveau des infrastructures élémentaires : électricité, eau, assainissement, voirie.

S'agissant du maintien d'activités non spécifiquement agricoles et d'animation en zone rurale, il faut encore souligner que l'Etat pourrait lui-même à cet égard donner l'exemple en évitant de supprimer toute vie administrative au niveau des bourgades. La suppression de certains services publics, tels que bureaux des impôts ou perceptions, et la fermeture d'écoles constituent à leur manière des éléments non négligeables de désertification de nos campagnes et il serait opportun, dans ce domaine, de veiller à éviter un excès de concentration urbaine.

Cette constatation amène, bien entendu, à reconnaître que les questions posées par l'aménagement rural ne sont pas exclusivement de votre compétence, monsieur le ministre, il s'en faut de beaucoup. Encore n'ai-je pas mentionné, par exemple, les améliorations considérables qui restent à apporter au réseau téléphonique en zone rurale.

Cependant, l'aménagement rural doit constituer un tout et les décisions des ministres intéressés doivent être coordonnées.

Le moyen de cette coordination serait, semble-t-il, l'étude, puis la réalisation d'un schéma d'ensemble d'aménagement de l'espace rural. Tel était l'objectif des plans d'aménagement rural dont quelques-uns ont été naguère mis en chantier, mais qu'il conviendrait peut-être de relancer d'une façon générale. Instrument d'orientation et de coordination en vue d'un développement harmonieux, ces plans auraient pour premier intérêt d'offrir la possibilité de faire le point global de ce qui doit être réalisé et d'établir prévisions et priorités.

Monsieur le ministre, les satisfactions appréciables que vous avez su obtenir pour le monde agricole et l'autorité que vous confèrent les résultats acquis m'autorisent à vous demander d'user auprès de vos collègues de votre dynamisme et de votre prestige pour que, dans les décisions qu'ils sont amenés à prendre, leur incidence sur l'aménagement rural ne soit jamais perdue de vue.

Je vous fais toute confiance, monsieur le ministre, pour ce qui vous concerne : développer et accélérer l'équipement et l'aménagement de l'espace rural.

Mon vote positif sur votre budget sera la matérialisation de cette confiance. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Caron. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi de vous entretenir, à l'occasion de l'examen du budget de l'agriculture, de l'enseignement agricole, plus particulièrement de deux secteurs de cet enseignement.

En premier lieu, il s'agit du budget de la formation professionnelle continue qui relève du Premier ministre. Ce budget conditionne la vie des centres de promotion sociale bénéficiant des conventions avec l'Etat, ministère de l'agriculture et ministère du travail.

Les bases de subventions n'ont pas varié depuis 1971 et sont aujourd'hui nettement insuffisantes. Or, il ne semble pas que l'accent ait été suffisamment mis sur cette question lors de la discussion à l'Assemblée nationale. Il me paraît donc utile de l'évoquer devant le Sénat pour avoir une explication et une promesse de solution de la part du Gouvernement.

Depuis 1971, la participation de l'Etat dans le financement des actions de formation professionnelle continue a été réduite pour les actions bénéficiant de convention B. Le motif invoqué est que le relais devait être assuré par la nouvelle contribution des employeurs à la formation professionnelle continue instituée par la loi du 16 juillet 1971.

Or, l'expérience montre que cette contribution va vers certaines actions nouvelles, notamment de perfectionnement des salariés, mais n'assure pas le relais de l'Etat. Certaines actions se trouvent, au contraire, en péril si un correctif important n'est pas apporté d'urgence.

Je voudrais notamment attirer l'attention sur deux points.

D'abord, sur les bases de calcul des subventions de fonctionnement de l'Etat. Les actions de conversion, de promotion professionnelle et celles qui concernent les jeunes de seize à dix-huit ans ne reçoivent pratiquement aucun versement au titre de la contribution des employeurs. Elles ne sont financées que par les subventions de l'Etat et la participation des stagiaires. Les subventions de l'Etat sont calculées en fonction d'un certain pourcentage d'un coût forfaitaire horaire fixé par circulaire du Premier ministre.

Or, ces taux n'ont pas été revalorisés depuis 1971 et même parfois depuis plus longtemps. Ils ont, en effet, été fixés par une circulaire du Premier ministre du 9 février 1971. Bien plus, dans certaines régions, le pourcentage de prise en charge a tendance à être réduit.

On en arrive à des taux horaires de subventions qui ne représentent plus qu'une faible partie du prix de revient. Cela paraît d'autant plus choquant que, lorsqu'il s'agit de perfectionnement de salariés financé par la contribution des employeurs, les organismes de formation demandent des prix très élevés. Il est donc indispensable d'arriver à une augmentation substantielle des coûts horaires de formation.

Je voudrais maintenant attirer l'attention sur les stages d'adaptation et les actions d'entretien et de perfectionnement des connaissances. La nouvelle orientation qui serait donnée par le Premier ministre consisterait à dégager l'Etat des actions suivantes qui devraient alors être prises en charge financièrement par les entreprises et les groupes professionnels eux-mêmes : les actions d'adaptation, d'entretien et de perfectionnement qui ont pour objet de maintenir les connaissances et les aptitudes des travailleurs en activité, les actions de promotion professionnelle interne, telles que les pratiquent déjà bon nombre d'entreprises.

Si cela se justifie pour certaines entreprises, l'abandon des subventions pour ces stages risque d'être fatal à certaines de ces actions, notamment à celle des entreprises para-agricoles de moins de dix salariés qui n'entrent dans le champ d'application ni de la contribution des employeurs à la formation continue, ni des fonds d'assurance formation bénéficiaires des taxes parafiscales.

Cela touche en particulier tout le secteur de la formation pédagogique et du perfectionnement des moniteurs et des monitrices des maisons familiales qui fonctionnent dans le cadre des stages d'adaptation.

Il conviendrait donc de ne pas traiter ces secteurs comme ceux qui relèvent des entreprises employant plus de dix salariés.

Le deuxième secteur est celui de l'enseignement agricole dépendant de votre ministère. Nous constatons une fois encore qu'il demeure à la portion congrue. Quant à l'enseignement agricole privé, il est sacrifié et les maisons familiales plus particulièrement.

Nous déplorons que les promesses des ministres, lors des discussions budgétaires précédentes, notamment en ce qui concerne la carte scolaire, soient encore reportées. La situation devient dramatique pour beaucoup de maisons familiales dont les conditions financières s'aggravent de plus en plus.

Le chapitre le plus important est celui des subventions de fonctionnement aux établissements privés, qui n'augmentent pratiquement pas. Dans ce domaine, la situation se dégrade également d'année en année et, en particulier, depuis trois ans. S'il n'y est pas porté rapidement remède, les établissements ne pouvant faire face à leurs charges fermeront leurs portes, avec toutes les conséquences que cela comporte : perte pour le milieu rural déjà pauvre en moyens de formation, perte d'emploi pour les enseignants, dont beaucoup possèdent des

diplômes spécifiques à l'enseignement agricole ; il serait donc difficile de les recaser, tant dans le secteur professionnel, pour lequel ils ne sont pas préparés, que dans les autres ordres d'enseignement en raison de problèmes d'équivalence de titres.

Le retard pris, l'irrégularité des règlements, le mandatement tardif des subventions de fonctionnement obligent les établissements, pour assurer leur trésorerie, à recourir au découvert bancaire ou à l'emprunt, ce qui vient encore aggraver une situation déjà précaire.

Vous nous annoncez, monsieur le ministre, qu'un report de crédits de trésorerie vous permettra d'accorder, comme en 1973, une majoration d'environ 10 p. 100 du taux moyen de la subvention journalière. Nous enregistrons avec intérêt votre promesse. Cette majoration restera cependant inférieure aux augmentations consécutives à la hausse du coût de la vie et à celle des traitements.

Il me paraît indispensable que les crédits nécessaires à une revalorisation de 14 à 15 p. 100 du taux moyen soient dégagés. Votre collègue de l'éducation nationale n'a-t-il pas prévu dans son budget une majoration des traitements de 14 p. 100 en 1974 ? Même dans cette hypothèse plus favorable, il restera les retards accumulés depuis plusieurs années.

Il n'est pas tenu compte non plus de la demande présentée par les maisons familiales de la prise en charge financière de l'alternance. Il serait souhaitable, en effet, que les subventions de fonctionnement ne soient pas calculées uniquement sur les journées de présence à l'établissement, mais tiennent compte du fait que l'alternance, réellement utilisée comme moyen de formation, exige un encadrement renforcé et donc des charges plus que proportionnelles au nombre de journées-élèves dans l'établissement.

Il est juste et souhaitable que la subvention soit calculée sur le temps passé en classe par l'élève de maison familiale, plus la moitié du temps de stage.

J'en viens maintenant au chapitre 43-31 concernant les bourses. Une majoration de 14,9 p. 100 pour l'enseignement technique et de 16,6 p. 100 pour l'enseignement privé est inscrite à ce chapitre. Mais l'enseignement privé reçoit 55,9 p. 100 des crédits pour 64,2 p. 100 des effectifs.

Il nous semble donc indispensable, pour respecter la justice, d'uniformiser ces crédits en faisant figurer dans le même article les bourses pour les élèves de l'enseignement public et celles destinées au secteur privé.

Enfin, je formulerai quelques observations sur les crédits d'investissement de l'enseignement privé. Notons une innovation. Le chapitre 80-31, relatif aux prêts d'équipement, ne comporte plus d'autorisation de programme. Ces prêts sont, en effet, supprimés pour être remplacés par des prêts du Crédit agricole et des subventions plus importantes.

Le nouveau système applicable à partir de 1974 est le suivant : selon la nouvelle réglementation des subventions d'équipement, le pourcentage est désormais de 20 à 50 p. 100. Les établissements pourront donc avoir une subvention allant jusqu'à 50 p. 100 et un prêt sur fonds du crédit agricole de 30 p. 100 du devis en quinze ans, avec un taux d'intérêt de 4,5 p. 100.

Dans la mesure où les établissements pourraient avoir effectivement 50 p. 100 de subvention, plus 30 p. 100 de prêts, dans les conditions que je viens d'évoquer, le nouveau système serait comparable à l'ancien. Mais les subventions pouvant être inférieures à 50 p. 100, la réalité sera certainement beaucoup moins favorable.

Il semble d'autre part que les prêts du crédit agricole seront à prendre sur les quotas, ce qui, au total, entraîne une réduction de la masse des crédits de prêts bonifiés à l'agriculture. Il aurait au moins fallu, en compensation de la réduction des prêts, que les crédits de subventions d'équipement augmentent sérieusement.

Or les crédits de ce chapitre 66-30 intéressant les subventions d'équipement aux établissements d'enseignement privé passent de 8.235.360 francs à 10.829.000 francs, ce qui représente une augmentation de 31,5 p. 100. Mais cela traduit en réalité une diminution de 3.206.360 francs, soit 22,8 p. 100 par rapport au total des crédits d'investissement de l'enseignement privé, prêts et subventions, qui représentaient en 1973 14.035.360 francs. Cette constatation rend plus évidente la situation défavorable faite à l'enseignement privé, qui ne reçoit que 13,7 p. 100 des crédits d'équipement, alors qu'il accueille 64,2 p. 100 des effectifs.

Il me paraît intéressant de citer quelques chiffres comparés sur le coût moyen annuel des élèves de l'enseignement agricole. En ce qui concerne le cycle court, le coût d'un élève dans l'enseignement public est de 4.729 francs ; dans l'enseignement privé reconnu, de 1.600 francs ; en ce qui concerne le cycle long, 5.566 francs dans l'enseignement public ; 2.300 francs dans l'enseignement privé reconnu.

Ces chiffres se passent de commentaire et prouvent éloquemment qu'un soutien suffisant à l'enseignement privé reconnu est, du seul point de vue financier, particulièrement valable.

Pour terminer, je veux vous faire remarquer, monsieur le ministre, que lorsque vous serez parvenu au terme de vos réflexions sur les finalités de l'enseignement agricole, vous devrez attendre, pour dégager les crédits nécessaires, la loi de finances de 1975. Vous ne pourrez donc mettre en œuvre votre réforme — si réforme il y a — qu'en octobre 1975.

Combien de familles d'ici-là se seront-elles découragées et combien d'établissements seront-ils fermés, faute de les avoir soutenus à temps ?

Telles sont, monsieur le ministre, les observations et les critiques qu'il me paraissait nécessaire de faire en espérant, avec les familles rurales et le personnel enseignant si dévoué, que vous annoncerez très rapidement des mesures d'amélioration, peut-être transitoires, je veux bien l'admettre, mais qui sont indispensables et urgentes, mesures qui dépendent de M. le Premier ministre pour la formation continue, mais surtout de vous-même, monsieur le ministre, pour l'enseignement agricole. (*Applaudissements.*)

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

M. Charles Alliès. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, comme le disait tout à l'heure M. Brégère, il est toujours très difficile de parler à la fin de la discussion d'un budget. Il semble que tout ait été dit et souvent très bien dit, je requiers donc toute votre indulgence.

Dans une première partie, j'exprimerai quelques réflexions et observations au sujet de l'équipement rural; je traiterai ensuite du problème viticole, personne ici n'en sera surpris. Vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur le ministre, nos collègues Brousse et Monichon également. J'éviterai les redites, bien qu'il y ait convergence de pensées entre nous.

Au moment où le budget de l'agriculture était en discussion à l'Assemblée nationale, un grand quotidien du matin titrait son compte rendu: « Une nouvelle fois, des crédits qui négligent l'avenir ».

S'il est exact que le budget 1974, en ce qui concerne l'agriculture et l'aménagement rural, dépasse de 14,37 p. 100 celui de 1973, alors que la progression du budget général n'est que de 12 p. 100, égale à peine à l'érosion monétaire, il est indispensable de remarquer que les dépenses consacrées à la modernisation ne représentent, elles, que 20 p. 100 environ du budget.

Les crédits de fonctionnement consomment 92 p. 100 de l'ensemble des crédits; l'équipement se contente du reste. Force est donc de constater que votre budget, monsieur le ministre, ne s'ouvre guère sur l'avenir. C'est inquiétant.

Les crédits d'équipement et de modernisation sont donc franchement insuffisants. Votre autosatisfaction, vos discours, les promesses que vous avez prodiguées, celles du programme de Provens, ne suffisent pas à masquer le déperissement des aides et des incitations indispensables pour sauver nos campagnes.

J'ai devant moi un tableau. Il s'agit des aides apportées par le ministère de l'agriculture au département de l'Hérault, de 1966 à 1972, dans les secteurs les plus importants pour l'aménagement rural: adduction d'eau potable, assainissement, électrification rurale, voirie rurale et agricole, aménagement des villages, hydraulique agricole. Je pourrais vous en donner le détail, mais une comparaison globale sera suffisamment éloquente.

En sept ans, l'aide de l'Etat a été, au total, pour tout ce secteur, d'environ 36.727.000 francs, soit 35 p. 100 environ, cependant que l'effort financier du département pour ces mêmes réalisations, pendant le même temps, s'est élevé à 65.358.000 francs, soit 65 p. 100.

Je sais que vous évoquerez, car vous l'avez déjà fait, les aides indirectes, les bonifications d'intérêts. Vous nous direz que le taux d'exécution du plan, compte tenu des dotations budgétaires de 1974, sera légèrement supérieur à 70 p. 100 et que de tels résultats ne sont pas négligeables.

Cependant, les crédits d'équipement et de modernisation sont notoirement insuffisants. Un des rapporteurs spéciaux de ce budget, à l'Assemblée nationale, membre influent de la majorité, l'a reconnu en insistant pour qu'ils soient notablement augmentés, « nécessité impérieuse », disait-il.

Vous avez insisté souvent, monsieur le ministre, pour que soit donné à votre ministère son titre exact. Vous voulez être le ministre « de l'agriculture et du développement rural ». Nous comprenons votre sentiment, mais il faudrait que vos collègues du Gouvernement n'entravent pas votre désir d'action et de réalisation.

Quand on supprime les écoles rurales, les bureaux de poste, les perceptions, les agences de régie des contributions indirectes, quand on pousse à la suppression des petites communes, on vide nos villages, nos campagnes et nos hameaux d'un peu de leur

âme, de leur originalité et de leur personnalité. On incite à la désertion, à l'abandon, on agrandit le désert rural. (*Très bien ! très bien !*)

Si l'on ajoute à ces sombres constatations le médiocre volume des crédits destinés à préparer l'avenir, crédits d'enseignement et crédits de recherche en particulier, on ne peut pas être optimiste. Voilà le premier volet de mon intervention.

Vous auriez été certainement surpris, monsieur le ministre, si je ne profitais pas de l'occasion qui m'est donnée pour vous faire part de quelques réflexions et suggestions sur les problèmes qui inquiètent les viticulteurs du Midi, dont ont parlé tout à l'heure MM. Monichon et Pierre Brousse.

Le 26 juin dernier, à l'occasion d'un débat institué ici sur une question orale relative à l'agriculture, je vous faisais part de mes appréhensions pour un avenir rapproché.

L'année viticole s'était passée sans trop de secousses, la récolte déficitaire de 1972, en France comme en Italie, ayant eu pour conséquence un niveau presque convenable des prix. Je me permettrai très rapidement de reprendre quelques-unes des critiques justifiées qu'en accord avec les associations professionnelles, je formulais à votre intention et à celle du Gouvernement.

On les a évoquées ici tout à l'heure, je les répète: fiscalité excessive, qu'il s'agisse de la T.V.A. à 17,60 p. 100 ou des droits de circulation exorbitants; hypocrite campagne antivin aux formes multiples.

Mais c'est surtout aux craintes que j'exprimais que je voudrais me référer. Je vous disais alors, tandis que se terminait la campagne viticole: « Le viticulteur, raisonnable et optimiste, est aussi méfiant et réfléchi. Il sait qu'une récolte simplement normale ou légèrement excédentaire fera renaître les difficultés et apportera la misère et l'incertitude ». J'ajoutais: « Il faut profiter de ce répit, qui peut rapidement cesser, pour apporter au problème viticole des solutions durables allant jusqu'à la création d'un office du vin, seul capable de régulariser le marché ». En attendant, je suggérais, entre autres mesures, en reprenant les propositions d'organisations professionnelles représentatives, que soient institués un blocage et un stockage à l'image de ce qu'avait prévu le statut viticole d'avant 1940.

Vous avez été surpris à ce moment-là et même stupéfait, avez-vous dit, que je n'aie pas partagé votre opinion et que je n'aie eu que de la méfiance pour la distillation préventive et automatique. Cette mesure, que je qualifiais d'anti-économique peut avoir deux conséquences néfastes et dangereuses; d'une part, compromettre la politique de qualité, en incitant le viticulteur à planter des cépages de haut rendement et de qualité médiocre; d'autre part, « tirer les prix » vers la baisse, le commerce trouvant facilement des vins à un prix largement inférieur au prix de déclenchement.

Je persiste à penser — et beaucoup de viticulteurs avec moi — que cette mesure, qu'on semble vouloir accepter à Bruxelles, ne doit venir qu'après l'application d'autres dispositions plus conformes à la pratique d'une saine économie et d'un souci du bon produit.

Il semble d'ailleurs qu'on l'ait compris. La presse nous a appris, vous l'avez confirmé tout à l'heure, l'ouverture prochaine du stockage à court terme transférable en long terme à partir du 15 décembre, bien que cette décision impose aux fonctionnaires de la Communauté la nécessité de procéder à de subtiles modifications du règlement communautaire.

Cependant le monde viticole est inquiet. Le marché des vins est de plus en plus incertain. Je relève, dans un grand journal d'information du Midi, du 24 novembre, que « la cotation va de 8 francs pour les degrés moyens — 9 et 10 degrés — à 8,80 francs pour les petits degrés — ce qui est inquiétant — et pour les forts degrés ». Les bons vins de table de degré moyen sont disqualifiés.

Faut-il rappeler que, tandis que les cours du vin se traînent autour de prix notoirement insuffisants, les produits essentiels pour la culture de la vigne ont considérablement augmenté? J'ai relevé, dans une revue professionnelle, les augmentations suivantes sur les prix pratiqués l'an dernier: fongicides, 30 à 35 p. 100; salaires, 18 p. 100; tracteurs, 17 p. 100; engrais: 8 p. 100, et on nous annonce que le prix des phosphates en provenance du Maroc a plus que doublé.

Dans cette même presse, j'ai lu un commentaire, qui ne peut pas vous laisser indifférent: « Les expéditeurs locaux se heurtent à des prix concurrentiels plus bas sur les places de consommation que sur celle de nos vins. Des ventes, qui alourdissent le climat, car elles consacrent les offres en baisse formulées par le négoce des places de distribution, continuent à s'opérer dans certaines caves.

« ... La campagne, pour l'instant, évolue en un sens inverse de la précédente. Chaque semaine marque une aggravation rapide de la situation ».

Et le rédacteur d'ajouter : « Malgré les promesses gouvernementales, rien n'est fait pour modifier cette tendance. ... Des mesures techniques, telles que les primes de stockage, pourraient contribuer à redresser une situation aggravée par la conjonction d'intérêts et le laisser-aller — ce n'est pas moi qui le dis — des responsables gouvernementaux. »

Rien d'étonnant dès lors que le comité régional d'action viticole ait décrété, la semaine dernière, l'état d'alerte — c'est le titre du communiqué qu'il a publié le 24 novembre — et demandé aux viticulteurs d'être prêts à agir. Vous connaissez certainement ce texte, monsieur le ministre, il vous a été transmis par l'intermédiaire du préfet de l'Hérault.

Plus récemment encore, à l'appel du comité régional d'action viticole, les organismes professionnels agricoles de huit départements du Midi, allant du Modet à la F. N. S. E. A. en passant par la fédération régionale des caves coopératives, les syndicats des viticulteurs et le cercle des jeunes agriculteurs, se sont réunis à Montpellier avant-hier, mardi 27 novembre. A l'unanimité — et ceux qui vous avaient fait le plus confiance, monsieur le ministre, n'étaient pas les moins amers et les moins courroucés — ils ont décidé d'organiser, le 6 décembre prochain, des manifestations diverses parmi lesquelles un barrage de route, entre quatorze et dix-sept heures. La fédération des producteurs de fruits et légumes a décidé de s'associer au mouvement. C'est dire le mécontentement et l'angoisse des viticulteurs.

Les organisations viticoles réclament des mesures concrètes immédiates leur apportant la sécurité et non la ridicule et très insuffisante augmentation de 1 p. 100 récemment annoncée.

Elles demandent que le prix d'intervention, le prix d'orientation et le prix de référence soient relevés substantiellement.

Vous avez entendu, monsieur le ministre, ces appels et ces décisions de responsables inquiets, qui en ont assez de promesses non suivies d'effet. Il vous appartient, mesurant la dégradation de la situation, d'agir, et d'agir rapidement. Certes, la machine communautaire est lourde, délicate et complexe. Les intérêts nationaux sont importants et égoïstes, nous le savons, et les technocrates de Bruxelles sont parfois loin de « l'humaine condition ». Mais vous pouvez agir sur le plan national, vous pouvez prendre des mesures compensatoires, fussent-elles partielles. Pourquoi, par exemple, n'augmenteriez-vous pas sensiblement le taux du remboursement forfaitaire qui permettrait de pallier, pour une petite partie, le fléchissement des cours ? C'est une suggestion. Il en existe certainement d'autres.

Ainsi que vous l'avez rappelé à l'Assemblée nationale, le 7 novembre dernier, ce plan à longue échéance ne s'exécutera pas tout de suite ; il demandera plusieurs années, peut-être dix ou quinze ans, avez-vous dit, et il intéressera seulement 100.000 hectares. Mais les viticulteurs ne peuvent pas attendre dix ou quinze ans.

Monsieur le ministre, écoutez-nous, entendez-nous. Vous avez souvent tenu les élus éloignés et ignorants de vos projets ; vous aviez pourtant promis de nous consulter, de nous informer. Nous sommes, comme les représentants de la profession, des interlocuteurs valables.

Aujourd'hui, et je parle au nom de mes collègues Périquier, Souquet, Tailhades et Courrière, qui m'ont demandé de les associer à mon intervention, interprètes des populations viticoles méridionales, nous vous proposons quelques suggestions sur lesquelles nous aimerions connaître votre sentiment : réviser en hausse les prix d'orientation, de déclenchement et de référence, comme je le disais tout à l'heure ; soutenir le marché par un blocage provisionnel, l'échelonnement des sorties, ainsi que le prévoit la charte viticole ; refuser par avance l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun...

M. Léon David. Très bien !

M. Charles Alliès. ... où elle pourrait pratiquer un véritable dumping vinicole ; abaisser la fiscalité sur le vin et augmenter le taux de remboursement forfaitaire ; supprimer la patente qui frappe encore certaines caves coopératives.

Cette liste n'est pas exhaustive ; les mesures qui y sont énumérées n'en constitueraient pas moins, si elles étaient réalisées, une contribution susceptible d'améliorer sensiblement, dans un délai rapproché, une situation critique, dangereuse et — M. Pierre Brousse le rappelait tout à l'heure — explosive.

Telles sont, monsieur le ministre, quelques réflexions, quelques suggestions que je me suis fait un devoir de vous présenter, certain d'interpréter la pensée, les craintes et les souhaits de nos laborieuses et attachantes populations rurales qui, si elles ont conscience des profondes mutations que subit l'économie, l'économie rurale en particulier, et sont prêtes à fournir l'effort d'adaptation indispensable, ont besoin de se sentir comprises, aidées et protégées.

Il me serait agréable de connaître votre sentiment sur ces importants aspects de la vie rurale méridionale et, par avance, je vous en remercie, monsieur le ministre. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à cette heure matinale, je laisserai de côté le discours que j'avais eu l'imprudente intention de prononcer et me bornerai à quelques réflexions.

Monsieur le ministre, l'ensemble des agriculteurs et de la paysannerie française ont été sensibles à l'ardeur avec laquelle vous avez défendu leurs intérêts, en même temps d'ailleurs que la cause de l'Europe verte, à Bruxelles. On a taxé cette ardeur de brutalité. Je veux bien, mais la brutalité est quelquefois un bon moyen, à la condition d'être utilisée rarement et avec discernement. Il ne semble d'ailleurs pas que cette brutalité ait provoqué autre chose qu'une situation peut être plus avantageuse que celle qui résultait des propositions faites. Je ne crois donc pas que le monde agricole français ait été déçu, bien au contraire ! par la façon dont les principes et, par là, sa propre cause, ont été défendus.

Votre budget, monsieur le ministre, a provoqué dans les milieux agricoles quelques déceptions dont se sont fait l'écho les orateurs qui se sont succédé à cette tribune. Le mot le plus souvent employé a été « insuffisance ». Les crédits sont insuffisants. D'ailleurs, ils le sont toujours et ils le sont d'autant plus que le ministère de l'Agriculture est un univers tellement touffu, détaillé et démultiplié qu'il en devient difficile à appréhender. Il faudrait pouvoir dégager quelques lignes directrices au sujet des objectifs que l'on se propose d'atteindre. Ces objectifs sont simples : il s'agit de maintenir les progrès déjà réalisés là où il est difficile d'en réaliser d'autres, de battre constamment des records. Je veux parler de certaines productions céréalières, le maïs, en particulier, productions pour lesquelles, en matière de productivité, les progrès réalisés depuis vingt ans ou vingt-deux ans ont été si considérables qu'on voit difficilement comment on pourrait faire mieux, à moins de bénéficier d'une année où les conditions climatiques seraient exceptionnellement favorables.

Il est d'autres domaines où, au contraire, des progrès peuvent et doivent se poursuivre. Ils ne se poursuivront que si l'on commence par la base ; plusieurs orateurs ont insisté sur ce point aujourd'hui. La base, c'est l'enseignement agricole, c'est la recherche, ce sont les équipements de production. Or, il semble bien que, dans ce budget — je vous pose la question, je l'ai peut-être mal analysé — les crédits accordés à l'enseignement agricole, et plus particulièrement à l'enseignement agricole privé, sont, en francs constants, en régression.

Vous avez répondu, tout à l'heure, monsieur le ministre, à l'un des orateurs — c'est du moins ce que je crois avoir compris — que si les crédits étaient en diminution, c'est parce qu'il y avait moins d'élèves. S'il y a moins d'élèves, c'est inquiétant.

Il semble que l'enseignement agricole — M. Caron a insisté tout à l'heure sur ce point avec beaucoup de pertinence en citant des chiffres et des pourcentages extrêmement précis que je ne répéterai pas — n'ait pas recueilli toute l'attention qu'il mérite.

Les crédits pour subventions aux bâtiments d'élevage apparaissent trop faibles dans le budget que vous nous présentez, car les dossiers en instance sont si nombreux que les crédits de 1974 serviront tout au plus à apurer les dossiers de 1973. Aucun dossier présenté en 1974 ne pourra être satisfait.

En ce qui concerne les prêts spéciaux à l'élevage, les crédits prévus au titre des bonifications d'intérêt paraissent insuffisants. Voilà que j'adopte, moi aussi, le qualificatif « insuffisant » pour les crédits affectés à la transformation des produits agricoles. C'est un domaine extrêmement important sur lequel l'effort de votre ministère devrait s'accroître d'année en année.

Je vous ai parlé tout à l'heure de la production du maïs. Alors que, il y a une vingtaine d'années, nous étions importateurs de maïs, nous en exportons de plus en plus, mais à l'état brut. Les pays étrangers qui l'achètent ont installé sur leur sol des industries de transformation.

A ce point de vue, je crois que nous avons un énorme retard. Il n'est pas tellement avantageux d'exporter seulement des matières premières, même des matières premières agricoles ; il vaudrait mieux exporter en même temps le produit de la valeur ajoutée.

Voilà les quelques réflexions que je voulais formuler et qui m'amènent à penser que le budget de l'agriculture est extrêmement difficile à étudier et à préparer. Même si l'on est satisfait sur certains points, encore faut-il convenir que les progrès réalisés au cours des dernières années doivent nous encourager à accentuer l'effort et à ne pas nous dire que la partie est

gagnée, car elle est loin de l'être. Elle ne sera gagnée dans le domaine de l'agriculture que si le revenu agricole n'est pas en diminution, que si, au contraire, il continue à s'harmoniser avec les revenus des autres catégories sociales. Je sais que des efforts sont faits dans de multiples domaines tels que la rénovation rurale, dont on a beaucoup parlé.

Il serait souhaitable, d'autre part, que le classement des communes de montagne soit révisé.

Il y a ainsi énormément de choses à faire. Malgré ses insuffisances, je voterai votre budget parce qu'il traduit une progression d'ensemble sensible par rapport à l'année dernière et bien qu'on vous ait reproché d'avoir introduit ou laissé introduire dans le budget des crédits qui ne paraissent pas spécifiquement agricoles, tels que ceux prévus pour l'incitation au groupement communal à raison de 10 millions de francs en crédits de paiement et de 30,2 millions de francs en autorisations de programme.

Tout cela forme cette masse énorme que constitue le budget de l'agriculture et je ne vois pas, pour ma part, comme tout à l'heure mon collègue et ami M. Boyer-Andrivet, les raisons que nous aurions de ne pas le voter. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. de Montigny.

M. Lucien de Montigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes observations porteront uniquement sur les perspectives ouvertes par votre budget à l'enseignement agricole public et privé.

J'indique d'ailleurs tout de suite qu'elles seront fort brèves parce que ce chapitre de votre budget a été très largement exploré, et j'ai même quelques scrupules à vous entretenir de ces questions qui viennent d'être traitées d'une façon très complète par mes collègues MM. Caron et Guy Petit.

J'ajoute que, déjà, nos trois rapporteurs ont justement mis l'accent sur l'insuffisance des dotations prévues et je voudrais, à mon tour, insister, monsieur le ministre, pour qu'il soit porté remède à une situation qui, sur le plan du devenir de notre agriculture, est extrêmement préoccupante pour les enseignants comme pour tous ceux qui se destinent au métier agricole.

En ce qui concerne l'enseignement agricole public, les carences constatées affectent également le domaine des investissements, puisque les objectifs du Plan, pourtant insuffisants, ne seront réalisés qu'à moins de 50 p. 100 et que les prévisions pour 1974 ne progressent pas par rapport à 1971.

Ainsi, pour le département que j'ai l'honneur de représenter, ces restrictions se traduisent par un nouveau report dans la réalisation de la dernière tranche des travaux intéressant la construction de l'exploitation agricole annexe au lycée agricole de Laval.

Dans le domaine du fonctionnement et plus spécialement en ce qui concerne les personnels, les dotations trop amenuisées ne permettent pas d'effectuer les titularisations nécessaires, le recrutement indispensable et l'amélioration des conditions de travail.

Par ailleurs, différer continuellement la mise en place de la carte scolaire est sans aucun doute préjudiciable à bien des égards.

Au-delà des crédits supplémentaires qu'il est nécessaire d'affecter à l'enseignement agricole public, c'est une véritable prise de conscience de la part des responsables de votre ministère que nous souhaitons et nous aimerions, monsieur le ministre, que dans vos réponses vous nous donniez des motifs d'espérer, et notamment que, très rapidement, vous acceptiez de revenir devant nous, non pas pour nous faire des promesses ou nous annoncer des projets, mais pour nous présenter un véritable plan concret de redressement de l'enseignement agricole public.

Mais la situation n'est pas plus brillante en ce qui concerne le secteur de l'enseignement agricole privé, tant au niveau du fonctionnement, où la contribution de l'Etat n'a pas été suffisamment augmentée au titre des subventions de fonctionnement, que pour les crédits d'équipement, où un retard considérable est constaté.

Il faut souhaiter très vivement une amélioration substantielle et rapide, amélioration qui permettrait d'obtenir une revalorisation des bourses pour les familles d'enfants fréquentant l'enseignement agricole privé, de manière à leur assurer une égalité de traitement.

Mais comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je ne veux pas allonger le débat et je fais miennes, en particulier, les observations très complètes présentées à ce sujet par mon excellent collègue M. Caron.

J'ai donc l'honneur, monsieur le ministre, à cette heure un peu matinale, de vous demander quelles mesures nouvelles, pour améliorer cette situation, il vous est possible de nous

annoncer, compte tenu de l'importance particulière de l'enseignement agricole privé et de la place qu'il occupe dans la formation des jeunes du milieu rural.

Nous sommes très nombreux à apprécier votre action. Aussi, sans l'ombre d'une hésitation, je voterai votre budget. Mais j'attire très spécialement votre attention sur l'enseignement agricole privé ainsi que sur l'avenir des maisons familiales, avenir qui me paraît actuellement singulièrement compromis.

Monsieur le ministre, je vous fais entièrement confiance. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

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

M. Michel Moreigne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, parlant le dernier, je m'efforcerai d'être bref pour ne pas ajouter à votre fatigue.

En cette période de l'année où l'hiver s'annonce, les éleveurs de bovins de la région Marche-Limousin — les vôtres, monsieur le ministre — et ceux de mon département de la Creuse, vivent un véritable drame puisqu'ils sont contraints de brader leurs bovins, à condition de trouver preneurs, à des cours en baisse de 20 p. 100 en moyenne par rapport à ceux de 1972. Ils ont encore la possibilité de laisser dehors des bêtes que, faute de place, ils ne peuvent rentrer dans leurs étables, prenant ainsi les risques de la stabulation libre, non abritée, dans les rigueurs de l'hiver.

Je vous avais déjà fait part, monsieur le ministre, des préoccupations que suscitait la baisse des cours de la viande bovine, dans une question écrite que je vous avais adressée à la fin du mois de juillet 1973, et à laquelle vous avez bien voulu répondre le 31 août, en concluant votre lettre par ces mots « L'ensemble de ces mesures » — il s'agit de celles que vous avez prises — « a permis d'enrayer très rapidement la chute des cours des jeunes bovins et quartiers antérieurs et l'on peut même assister depuis quelques semaines à une nette remontée des prix à la production ».

Cette affirmation était malheureusement démentie par les faits. Les cours sont restés bas et, le 18 octobre dernier, je vous adressais, en même temps que mes trois collègues sénateurs socialistes du Limousin, le télégramme suivant : « Nous associations demande comité Guéret pour retrait immédiat par S.I.B.E.V. minimum 100.000 tonnes viande bovine au prix du marché décembre 1972. Position conforme à votre réponse question écrite n° 13232 du 31 août 1973. Souhaitons réponse urgente de votre part ».

Nous attendons toujours une réponse.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Moreigne. Monsieur le ministre, vous aurez tout le temps de me répondre demain. Je ne dispose que de dix minutes pour m'exprimer aussi permettez-moi de terminer.

Il vous faut maintenant, de toute urgence, définir la conduite à tenir et surtout agir. Votre O.N.I.B.E.V. sera-t-il suffisant pour résoudre ce problème ? La chose est en suspens, le drame existe.

Mes chers collègues, je vous prie d'excuser cette digression initiale. J'en arrive à ce qui constitue plus spécialement l'objet de mon propos : l'examen des crédits consacrés à l'enseignement agricole qui figurent au projet de budget pour 1974.

Ma collègue, Mme Goutmann, est excellemment intervenue à ce sujet. Aussi serai-je aussi bref que possible.

J'ai eu le plaisir, monsieur le ministre, de vous entendre à notre commission des affaires culturelles et ici même. Vous avez déployé tous vos talents car si, en 1972, vous présentiez un budget dont M. Cointat pouvait être le père, vous ne pouvez, en 1973, qu'en reconnaître la paternité et non vous borner à son parrainage.

Votre réflexion partant du fait qu'à l'évidence ce budget est modeste et n'est pas un bon budget, mais que vos intentions sont bonnes, consiste à proposer une nouvelle définition de la doctrine de l'enseignement agricole. Ainsi, avez-vous dit, sommes-nous en pleine concertation avec la profession pour essayer de dessiner le profil de l'agriculture et des agriculteurs dans quinze ou vingt ans, lequel, avez-vous ajouté, devrait vous permettre de définir de nouvelles filières de l'enseignement agricole.

Cette concertation n'aboutira qu'en janvier prochain et c'est alors seulement que pourra sortir enfin la nouvelle carte scolaire tant attendue — et que vous avez sur votre bureau depuis mars 1973. Peut-être les Creusois verront-ils l'implantation des deux collèges agricoles qu'ils sollicitent depuis plus de six ans.

J'ai trouvé ce budget de l'enseignement agricole beaucoup moins séduisant et beaucoup moins efficace que je ne l'aurais souhaité. C'est effectivement un budget d'attente, voire d'incertitude. « Insuffisance des postes budgétaires », a dit mon excel-

lent collègue Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. « Une ouverture de classe est compensée par la fermeture d'une autre ».

« Pour 445 créations d'emplois réclamés, le projet de budget en accorde 120 ; 27 pour l'enseignement supérieur au lieu de 85 ; 18 pour les écoles nationales vétérinaires au lieu de 95 ; 75 pour l'enseignement technique agricole au lieu de 260. Et, parmi les mesures disjointes, 494 postes de titulaires de l'enseignement technique agricole ; 50 emplois de titulaires dans l'enseignement supérieur et la création du corps d'administration et d'intendance ne pourront être examinés puisque non proposés. »

En ce qui concerne les investissements, les autorisations de programme pour l'enseignement public, au chapitre 56-30, augmentent de 6,4 p. 100 seulement en francs constants et les crédits de paiement diminuent de 23,41 p. 100 alors qu'ils augmentent de plus de 110 p. 100 pour l'enseignement privé.

L'enseignement technique agricole, monsieur le ministre, connaît son plus faible budget depuis une dizaine d'années. Avec les moyens que vous lui accordez, pourra-t-on améliorer seulement la sécurité des bâtiments anciens ? Pourra-t-on doter tous les établissements d'une exploitation agricole ou d'un atelier ? Et il en manque beaucoup. Les solutions de fortune continueront, comme à Ahun où, depuis plus de trois ans, une étude est transformée en dortoir.

En ce qui concerne les crédits de fonctionnement, on constate, dans l'enseignement agricole public, une diminution de 1,54 p. 100. Les établissements, qui ont déjà eu le plus grand mal à fonctionner pendant l'année 1972-1973, ne pourront faire face, en 1974, ni à l'augmentation du coût de la vie, bien sûr, ni, surtout, au transfert de charge que constituent les réparations qui devraient être couvertes par des subventions d'équipement.

Il en est de même pour les salaires des personnels payés sur le budget des établissements pour satisfaire les besoins non couverts par des postes budgétaires.

Dans l'enseignement agricole privé, par contre, même en tenant compte de la diminution des effectifs, qui est de l'ordre de 5 p. 100, nous retrouvons, par élève, des crédits du même niveau que ceux de l'année précédente.

Un certain degré de satisfaction nous a tout de même été donné à l'examen des crédits des bourses et des transports scolaires qui, en francs constants, augmentent de 7,77 p. 100.

Mais, pour le premier cycle, la part de bourse reste fixée à 840 francs depuis 1968, et l'écart entre les bourses et le prix de pension n'a cessé d'augmenter pour être, maintenant, de 765 francs.

Pour le deuxième cycle, la part de bourse reste à 960 francs et l'écart à la charge des familles de 645 francs. Il est déplorable, monsieur le ministre, que les bénéficiaires des bourses de l'enseignement privé à tiers temps du premier cycle reçoivent le même taux que les élèves à temps complet des établissements publics.

En ce qui concerne le personnel, le mécontentement est patent. Les maîtres auxiliaires, même les anciens, n'ont aucune garantie d'emploi. Les ingénieurs d'agronomie sont recrutés en nombre insuffisant faute de candidats, ce qui est dû au fait que leur carrière n'a pas la parité de déroulement avec celle des autres corps de l'Etat.

Les ingénieurs des travaux agricoles fuient l'enseignement, préférant, pour des raisons pécuniaires évidentes, être affectés dans les directions départementales de l'agriculture. Si le sort des personnels n'est pas amélioré, c'est la qualité de l'enseignement qui sera remise en cause.

C'est l'enseignement supérieur agricole, monsieur le ministre, qui est le mieux traité, puisqu'il reçoit plus de la moitié des autorisations de programme. Cet enseignement supérieur reste encore peu démocratisé et il paraît nécessaire d'en rendre l'accès plus abordable à la masse, notamment par l'octroi de bourses plus nombreuses et plus importantes.

Le budget de la recherche agricole est sous-doté au moment même où nous devrions nous préoccuper de rechercher de nouvelles sources de protéines végétales et d'adapter à notre sol des espèces qui nous font défaut. Alors que l'Institut national de la recherche agronomique est un organisme que tout le monde nous envie pour la qualité des cerveaux qu'il abrite, nous allons le sous-employer puisque vous ne le dotez pas de moyens suffisants, ses charges en personnel étant énormes.

Monsieur le ministre, l'enseignement agricole est loin d'être un luxe. Vous le négligez dans ce budget puisque vous ne lui consacrez que 4 p. 100 du budget de l'agriculture. Par rapport aux prévisions du Plan, le retard des investissements est considérable. Alors que nous en sommes aux quatre cinquièmes de l'exécution du VI^e Plan, il s'élève globalement à 34 p. 100.

Monsieur le ministre, en 1973, moins de 10 p. 100 des agriculteurs ont reçu une formation d'enseignement agricole. La formation permanente assure moins de 5 p. 100 des besoins. Votre budget ne permet guère de modifier favorablement ces statistiques.

Permettez-moi, pour terminer, de citer la commission de l'enseignement pour le VI^e Plan : « Non seulement les enseignements agricoles ne doivent pas décroître comme la population active agricole, mais ils doivent être vigoureusement renforcés. Une formation spécialisée devrait être donnée progressivement à tous les actifs agricoles, formation d'un niveau de qualification élevée tant au point de vue des techniques que de la gestion. Cette extension et ce relèvement du niveau moyen des formations sont la condition absolue du relèvement du niveau de vie des agriculteurs. Le développement des enseignements techniques agricoles doit donc recevoir un des plus hauts degrés de priorité. »

Votre budget, monsieur le ministre, ne me paraît pas répondre à ce critère. Je ne puis donc l'approuver, à mon grand regret. (Applaudissements sur les travées socialistes.)

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Je demande la parole.

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

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Monsieur le président, je rassure tout de suite l'assemblée. Je répondrai tout à l'heure aux orateurs qui sont intervenus mais, ne sachant pas ou n'étant pas certain que M. Moreigne pourra être là, je voudrais tout au moins lui apporter une réponse sur un point particulier de son intervention. Il a bien voulu dire qu'il m'avait envoyé un télégramme me demandant d'opérer immédiatement un retrait de 100.000 tonnes de viande et ceci au prix du marché de 1972. C'est bien cela, monsieur Moreigne ?

M. Michel Moreigne. Oui, j'ai le texte du télégramme sous les yeux, monsieur le ministre.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Je ne le conteste pas du tout. J'aurais pu vous répondre que pour effectuer une opération de ce genre autrement que sur un tréteau, il aurait fallu d'abord sortir de la Communauté, ce qui posait, vous en conviendrez, quelques problèmes techniques et politiques. Mais surtout, vous avez souligné que je n'avais pas répondu. A ce moment-là je me mettais dans mon tort, car ne pas donner suite à une correspondance, surtout à un télégramme, peut être qualifié à juste titre de grossièreté.

Je ne vous ai pas répondu parce que, entre-temps, j'ai pensé que votre télégramme était sans objet. Je m'explique.

Quelques jours après, j'ai pris connaissance dans la presse d'une déclaration commune émanant de trois organisations syndicales de travailleurs salariés et de trois ou quatre partis politiques, notamment le parti socialiste auquel vous appartenez. Cette déclaration, ayant pour titre : « Contre la vie chère », comporte un paragraphe 2, intitulé : « Stopper la hausse des prix ». Dans ce paragraphe, il y a un troisièmement qui dit : « Blocage temporaire à tous les stades de la production et de la distribution de tous les prix de première nécessité ».

Je me suis renseigné et il m'a été indiqué que, parmi ces produits, figuraient évidemment la viande, le lait et un certain nombre de produits agricoles dits de première nécessité. Constatant que ce qui était souhaité était le blocage temporaire à la production de ces produits, j'ai pensé qu'il n'y avait plus lieu de prendre en considération une demande qui devait représenter un moment antérieur de l'évolution de votre pensée qui consistait à augmenter le prix à la production de la viande, puisque vous êtes contresignataire d'une proposition tendant au blocage temporaire.

M. Marcel Moreigne. Sans augmentation !

M. Jean Nayrou. Vous avez procédé au blocage après une augmentation.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Le terme « blocage » a une signification précise. Soyons tout à fait honnêtes avec nous-mêmes ! J'ai donné tout simplement lecture d'une déclaration. J'ai pensé que vous aviez changé d'avis et qu'il était inutile de vous répondre puisque vous affirmiez le contraire dans le texte.

M. Marcel Moreigne. Je suis heureux de constater que M. le ministre fait siennes les propositions socialistes.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture. Je ne les fait pas siennes. Je suis pour l'augmentation des prix à la production ; vous, vous êtes pour le blocage.

M. le président. Messieurs, je vais lever la séance, si le débat doit se poursuivre...

M. Marcel Moreigne. Permettez-moi d'user de mon droit de réponse, monsieur le président.

M. le président. Droit de réponse, mais pas droit au dialogue, surtout à cette heure tardive.

M. Marcel Moreigne. D'excellents orateurs vous ont démontré tout à l'heure — ils siègent sur les bancs d'en face — que les paysans n'étaient pour rien dans l'augmentation des prix, monsieur le ministre, ce sont vos propres amis qui l'ont soutenu. J'arrêterai là mon propos en regrettant que cette polémique ait lieu en fin de séance, à un moment où tout le monde est exténué, dont vous-même. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*) Alors, je vous félicite. (*Sourires.*)

M. le président. La suite de la discussion des crédits du ministère de l'agriculture et du développement rural est renvoyée à la prochaine séance, prévue pour ce matin à dix heures trente.

— 5 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI DECLARE D'URGENCE

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'amélioration des conditions de travail.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 43, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 29 novembre 1973, à dix heures trente :

Examen des demandes d'autorisation des missions d'information suivantes :

I. — Demande présentée par la commission des affaires sociales tendant à obtenir l'autorisation d'envoyer une mission d'information chargée d'étudier les problèmes sanitaires et sociaux se posant en Inde, en Indonésie et en Iran.

II. — Demande présentée par la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, tendant à obtenir l'autorisation d'envoyer une mission d'information chargée d'étudier, en

Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, les problèmes que pose l'administration de ces territoires et, particulièrement, l'administration communale après la création et l'organisation de communes par les lois du 3 janvier 1969 et du 24 décembre 1971.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1974, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 38 et 39 (1973-1974). — 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 :

— **Agriculture et développement rural (suite et fin) :**

M. Paul Driant, rapporteur spécial (rapport n° 39, tome III, annexe n° 4) ;

M. Octave Bajeux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 41, tome I) ;

M. René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 40, tome VIII).

Budget annexe des prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial (rapport n° 39, tome III, annexe n° 37) ;

M. Jean Gravier, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n° 43, tome IV).

— **Transports (suite) :**

IV. — **MARINE MARCHANDE :**

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial (rapport n° 39, tome III, annexe n° 29) ;

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 41, tome XIV).

I. — **SECTION COMMUNE**

II. — **TRANSPORTS TERRESTRES :**

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (rapport n° 39, tome III, annexe n° 27) ;

M. Robert Laucournet en remplacement de M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 41, tome XII).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le jeudi 29 novembre 1973, à une heure trente-cinq minutes.*)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.*

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 28 NOVEMBRE 1973

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Convention internationale postale : tarifs.

1423. — 28 novembre 1973. — **M. Pierre Brun** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications**, s'il envisage de coordonner les tarifs postaux intérieurs en fonction de la convention internationale postale. Cette affaire revêt une importance exceptionnelle au moment où le Gouvernement annonce une prochaine majoration.

Epaves automobiles.

1424. — 28 novembre 1973. — **M. Pierre Brun** demande à **M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme**, quelles mesures il entend prendre pour stopper l'introduction en France d'épaves automobiles, la situation actuelle ayant des conséquences importantes pour la sécurité routière.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 28 NOVEMBRE 1973

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. »

Collectivités locales : fiscalité.

13645. — 28 novembre 1973. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quand sera publié le décret en Conseil d'Etat, prévu à l'article 5 de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966 portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires, devant permettre aux collectivités locales d'être assujetties, sur leur demande, à la taxe sur la valeur ajoutée au titre d'opérations pour lesquelles elles n'y sont pas obligatoirement soumises. C'est notamment le cas des régies municipales de distribution d'eau potable qui ne peuvent récupérer la taxe sur la valeur ajoutée grévant leurs investissements.

Assurance complémentaire : ingénieurs et employés des mines d'Algérie.

13646. — 28 novembre 1973. — **M. Joseph Raybaud** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les anciens « employés » des mines d'Algérie rattachés à la caisse de retraite des employés des mines (Carem) en application d'un protocole d'accord en date du 21 mars 1967 conclu entre la Carciema (caisse de retraite complémentaire des ingénieurs et employés des mines d'Algérie) et la Carem ne peuvent prétendre à une retraite complémentaire que s'ils ont cotisé pendant une période minimale de quinze ans. Il lui demande s'il ne serait pas opportun et équitable

de modifier la réglementation actuellement en vigueur afin de permettre aux rapatriés anciens employés des mines d'Algérie, qui ne totalisent pas les quinze années d'affiliation nécessaires, de faire valider pour la retraite complémentaire les services accomplis en Algérie.

Femmes fonctionnaires : date d'entrée en jouissance de la pension.

13647. — 28 novembre 1973. — **Mme Marie-Thérèse Goutmann** rappelle à **M. le Premier ministre** les dispositions de l'article L. 24 du code des pensions civiles et militaires de retraite en matière de jouissance immédiate de la pension pour les femmes fonctionnaires et de l'article 21 du décret n° 65-773 du 9 septembre 1965 relatif au régime de retraite des tributaires de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales. Il ressort de ces textes que la jouissance immédiate de la pension ne concerne que les femmes fonctionnaires ayant élevé trois enfants vivants ou décédés pour faits de guerre. Cet avantage n'est pas reconnu au titre d'enfants adoptifs ou naturels reconnus du mari ou bien encore nés d'un précédent mariage de celui-ci. Cette situation est à la fois anormale et injuste et pénalise des femmes qui se consacrent avec dévouement à l'éducation de ces enfants. En conséquence, elle lui demande ce qu'il est possible de faire pour mettre fin à cette injustice et reconnaître le droit de jouissance immédiate de la pension pour toutes les femmes fonctionnaires ayant élevé trois enfants pendant neuf ans, même si ces enfants sont issus d'un mariage précédent, ou ont été adoptés ou reconnus par le mari.

Haut-Rhin : émissions régionales de l'O. R. T. F.

13648. — 28 novembre 1973. — **M. Hector Viron** attire l'attention de **M. le ministre des affaires culturelles** sur l'émotion qu'a suscitée dans le Haut-Rhin la suppression de l'émission régionale « Musique et culture » diffusée dans cette région. Cette mesure est d'autant plus paradoxale qu'elle est intervenue au lendemain de sa visite, le 12 octobre 1973, à Strasbourg, où il a indiqué « qu'il n'y avait de vrai régionalisme que culturel » et où il insista sur la nécessité de la conservation du patrimoine, la diffusion des œuvres, l'encouragement à la création. Il lui demande donc de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre pour : faire rétablir cette émission régionale conformément aux souhaits formulés par les nombreuses associations culturelles, de parents d'élèves, d'enseignants, d'artistes de cette région ; assurer le maintien en activité de l'orchestre symphonique de l'O. R. T. F. de Strasbourg ; que l'information régionale reçoive les moyens correspondant à sa mission et qu'elle traduise régulièrement l'opinion des organisations représentatives de la région, des syndicats et des partis politiques sur les problèmes économiques, sociaux et culturels de cette région.

Travailleurs frontaliers (Suisse) : couverture du risque d'invalidité.

13649. — 28 novembre 1973. — **M. Hector Viron** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur la nécessité qu'une convention soit conclue entre le gouvernement français et le gouvernement suisse afin de garantir aux travailleurs frontaliers la couverture du risque d'invalidité par suite de maladie. Actuellement, les travailleurs français cotisent du reste par le moyen de la retenue sur salaire, de la même façon que les travailleurs habitant la Suisse. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer : les raisons pour lesquelles le Gouvernement français a jusqu'à ce jour fait obstacle à l'établissement d'une telle convention ; les mesures qu'il compte prendre pour accélérer la procédure permettant d'aboutir à la conclusion d'une convention assurant la couverture du risque maladie aux frontaliers et répondre ainsi aux souhaits exprimés par ces travailleurs et leurs organisations. Ainsi, seraient réalisées les promesses faites depuis des années par le Gouvernement sur ce problème et qui n'ont jusqu'à ce jour pas été tenues.

Ecole mixte Providence (Paris [13^e]) : manque de professeurs.

13650. — 28 novembre 1973. — **M. Serge Boucheny** a l'honneur d'attirer l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation de l'école mixte Providence à Paris (13^e). Cette école est actuellement dépourvue d'un poste de professeur de dessin et de chant, ainsi que d'éducation physique. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour pallier cette situation.

*Ecole maternelle Espérance (Paris [13^e]) :
manque de locaux et d'équipement.*

13651. — 28 novembre 1973. — **M. Serges Boucheny** a l'honneur d'attirer l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation de l'école maternelle Espérance Paris (13^e). Les effectifs chargés des classes font qu'une classe prise sur la préau et qu'une classe logée dans un bâtiment préfabriqué installé dans la cour ne répondent pas aux normes de surface réglementaire par enfant. L'absence de communication entre les classes situées au 1^{er} étage rendent pratiquement inefficace l'utilisation éventuelle de l'escalier de secours. Le réfectoire trop petit oblige une partie des enfants à déjeuner dans le préau. L'absence de dortoir oblige à utiliser à cet effet une nouvelle fois le préau. En ce qui concerne l'hygiène pour cette maternelle de six classes, il n'y a que sept w.-c. et urinoirs en deux blocs sans aucun lavabo dans ces blocs, les trois lavabos existants étant groupés dans la salle de jeux au rez-de-chaussée. Le bloc w.-c. situé dans la cour est vétuste et en plein froid. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour porter remède à cette situation.

Montivilliers : situation de l'enseignement secondaire.

13652. — 28 novembre 1973. — **M. Jacques Eberhard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la gravité de la situation de l'enseignement secondaire à Montivilliers. Dans une note en date du 22 octobre 1973, M. le secrétaire général de l'Académie a demandé à M. le proviseur du lycée d'Etat mixte Jean-Prévost de modifier la structure pédagogique des neuf divisions de 5^e I et II de son établissement, à compter de la rentrée de la Toussaint. Jusqu'à cette date, l'effectif de la plupart de ces divisions atteignait ou dépassait trente élèves. Il semblerait que l'objectif visé soit de porter la plus grande partie d'entre elles au niveau du seuil de dédoublement — actuellement de trente-cinq élèves — et ainsi de transformer ce seuil de dédoublement en norme exigible, tandis que deux divisions seraient réduites et cesseraient de cette façon de bénéficier des travaux dirigés par groupes (classes de 24). Si telle était la réalité, il est bien vrai que cela aggraverait la situation de l'établissement où, déjà, toutes les classes de 6^e I et II comportant trente-cinq élèves, effectif qui rendra impossible l'accueil, en cours d'année scolaire, des enfants des propriétaires des nouveaux logements actuellement en construction à Montivilliers. Construit en 1969 et prévu pour 1.200 élèves, ce lycée en reçoit 1.500 cette année. Quinze classes démontables et trois classes situées hors de l'établissement, dans un groupe scolaire de l'enseignement élémentaire, ont dû lui être ajoutées. Ces problèmes et ces difficultés sont dûs, en particulier, au retard apporté à la construction d'un second C. E. S. Actuellement, parents d'élèves et enseignants

agissent pour que l'enseignement secondaire s'effectue dans les meilleures conditions à Montivilliers. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il envisage de prendre pour que satisfaction soit donnée aux intéressés et que, dans l'immédiat, soit maintenue l'organisation de ces classes en place depuis la rentrée.

Don du sang : organisation.

13653. — 28 novembre 1973. — **M. Pierre Giraud** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** s'il ne juge pas convenable de tenir compte de la motion sur la transfusion sanguine, votée à l'assemblée générale du 8 juillet 1973 par l'association des donneurs de sang bénévoles de l'éducation nationale (Adosen) et où il est dit, en particulier : « qu'elle exige que l'administration ne tolère plus que se développe à côté du secteur officiel excluant tout profit, un secteur industriel et commercial parallèle réalisant, grâce à des donneurs rétribués et souvent fortement « ponctionnés », de substantiels bénéfices ».

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

M. le ministre de l'agriculture et du développement rural 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° 13500 posée le 25 octobre 1973 par **M. Edouard Grangier**.

M. le ministre de l'agriculture et du développement rural 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° 13505 posée le 25 octobre 1973 par **M. Jean Cluzel**.

M. le ministre de l'agriculture et du développement rural 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° 13528 posée le 30 octobre 1973 par **M. Jacques Genton**.

M. le ministre de l'agriculture et du développement rural 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° 13535 posée le 6 novembre 1973 par **M. Marcel Champelx**.