

# 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 : 306-54-00

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 — 22° SEANCE

Séance du Jeudi 29 Novembre 1973.

##### SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MÉRIC

1. — Procès-verbal (p. 2164).
2. — Missions d'information (p. 2164).
3. — Loi de finances pour 1974. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2164).

##### Agriculture et développement rural (suite et fin) :

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.

Sur les crédits :

MM. Victor Golvan, le ministre, Emmanuel Lartigue, Etienne Dailly, Michel Moreigne, Claudius Delorme.

Amendement n° 88 rectifié de M. René Tinant. — MM. René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Paul Driant, rapporteur spécial ; le ministre, Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; Guy Petit, Etienne Dailly. — Retrait.

Adoption des crédits.

##### Suspension et reprise de la séance.

##### Prestations sociales agricoles :

MM. Max Monichon, rapporteur spécial ; Jean Gravier, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Jacques Henriët, Jacques Eberhard, Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.

Sur les crédits :

MM. Guy Petit, le rapporteur général, le ministre.

Adoption des crédits.

##### Transports (suite et fin) :

##### IV. — MARINE MARCHANDE

MM. Louis Talamoni, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Yves Guéna, ministre des transports ; Louis Orvoen, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Jacques Eberhard, Léon David.

Adoption des crédits.

##### I et II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat aux transports ; Adolphe Chauvin.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

Mme Brigitte Gros, MM. Guy Schmaus, Jean Filippi, Serge Boucheny, Yvon Coudé du Foresto, le secrétaire d'Etat.

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES SOUFFLET

Sur les crédits :

MM. Charles Cathala, le secrétaire d'Etat.

Amendement n° 111 de M. Pierre Brousse. — M. Pierre Brousse, Mlle le rapporteur spécial, MM. le secrétaire d'Etat, Jean-Louis Vigier, Adolphe Chauvin, Mme Brigitte Gros, M. Abel Sempé. — Retrait.

Adoption des crédits.

Renvoi de la suite de la discussion.

4. — Transmission de projets de loi déclarés d'urgence (p. 2203).
5. — Transmission d'une proposition de loi (p. 2204).
6. — Dépôt de propositions de loi (p. 2204).
7. — Dépôt d'un rapport (p. 2204).
8. — Ordre du jour (p. 2204).

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,  
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures quarante 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 —

#### MISSIONS D'INFORMATION

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen des demandes d'autorisation des missions d'information suivantes :

I. Demande présentée par la commission des affaires sociales, tendant à obtenir l'autorisation de désigner 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 de désigner une mission d'information chargée d'étudier, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, les problèmes que pose l'administration de ces territoires, particulièrement l'administration communale après la création et l'organisation de communes par les lois du 3 janvier 1969 et du 24 décembre 1971.

Il a été donné connaissance de ces demandes au Sénat au cours des séances des 23 octobre et 22 novembre 1973.

Je vais consulter le Sénat sur ces demandes.

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

En conséquence, la commission des affaires sociales et la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sont autorisées, en application de l'article 21 du règlement, à désigner les missions d'information qui faisaient l'objet de leurs demandes.

— 3 —

#### 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° 38 et 39 (1973-1974)].

Agriculture et développement rural (suite et fin).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'agriculture et du développement rural.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural. Je voudrais tout d'abord, monsieur le président, vous remercier et remercier le Sénat d'avoir bien voulu accepter de ne reprendre la séance qu'un peu plus tard ce matin, en raison de l'obligation impérative que j'avais à neuf heures.

Essayant de concentrer mes réponses aux différentes interventions des membres de votre assemblée, hier après-midi et hier soir, sur le budget de l'agriculture, je les ai regroupées sous quatre chapitres : les équipements, les produits, l'enseignement et la recherche, l'administration.

A un certain nombre de questions plus techniques, plus spécifiques, plus particulières, le temps ne me permettra pas d'apporter de cette tribune une réponse et je me permettrai de la faire parvenir directement par écrit à ceux qui ont bien voulu les poser.

Tout d'abord, dans un exposé qui m'a frappé par sa clarté et sa précision et dont l'esprit a été repris ensuite par MM. Roujon, Guy Petit et Alliès, M. Boyer-Andrivet a évoqué les problèmes de l'aménagement rural global et insisté sur le fait que la nouvelle dénomination de mon ministère, « ministère de l'agriculture et du développement rural », ne devait pas être une simple concession à l'esprit du temps, mais recouvrir une réalité concrète. C'est exactement mon sentiment et je m'efforce, sans beaucoup de difficulté, de le faire partager par le Gouvernement.

Il va de soi qu'à l'époque actuelle, si une politique de développement rural s'appuie fondamentalement sur une politique de développement agricole, l'agriculture étant le support même de toute la vie rurale, il n'est plus possible, ni pour les agriculteurs ni pour les autres professions s'exerçant en milieu rural, de ne pas concevoir un aménagement d'ensemble.

Cela nous impose deux contraintes. D'abord, il est nécessaire d'avoir une conception plus générale des problèmes au sein même du budget du ministère de l'agriculture.

C'est d'ailleurs celle que le président Driant a lui-même fait triompher au niveau de la caisse nationale de crédit agricole, qui a maintenant une vocation de développement rural général, et qu'il assume avec l'efficacité et l'intelligence qu'on lui connaît.

C'est dans cet esprit que, pour les zones de montagne mais aussi, plus généralement, pour les équipements collectifs, j'ai pris un certain nombre de mesures qui modifient les lignes d'action traditionnelles du ministère en ce qui concerne l'utilisation de ses crédits.

La deuxième contrainte s'impose aux autres départements ministériels et je suis actuellement en négociation avec les principaux d'entre eux pour que l'action tendant au maintien d'un certain nombre d'activités ou à la création d'activités nouvelles et complémentaires en milieu rural, qu'elles soient touristiques, artisanales ou industrielles, complète une politique de développement qui, sans cette action, serait forcément vouée à l'échec.

Sur ce point, la contribution apportée à la réflexion par les orateurs que j'ai cités est indiscutablement positive et va dans le sens que je souhaite voir aboutir.

MM. Bajoux, Sordel, Pelletier, Mathy et Schwint — je prie ceux que j'aurais oublié de citer de bien vouloir m'en excuser — ont souligné leurs préoccupations au sujet des moyens mis en œuvre pour le développement et la modernisation de nos bâtiments d'élevage.

Ces moyens sont de deux ordres. Ils proviennent, d'une part, des subventions et, d'autre part, des prêts. Chacun des orateurs s'est efforcé de démontrer que ces moyens étaient insuffisants par rapport aux besoins. Je voudrais vous faire part de quelques réflexions en ce qui concerne les subventions aux bâtiments d'élevage.

La loi du 28 décembre 1966, qui en avait prévu l'organisation, avait également fixé les moyens financiers, pour la période 1966-1970, à 450 millions de francs.

Vous savez que ces crédits ont été très largement dépassés et abondés par des virements à l'intérieur du budget du ministère de l'agriculture.

Cette année, les crédits prévus, de l'ordre de 150 millions de francs, dans le budget de 1973, ont été fortement augmentés par des transferts effectués à partir des crédits disponibles du fonds d'action rurale. La même somme a été inscrite dans le budget de 1974, mais cela ne m'empêchera pas de rattraper le retard qui s'est à nouveau accumulé dans le règlement des dossiers.

J'ai donc l'intention de procéder, en 1974, de même que nous l'avons fait dans les années antérieures, à des virements en provenance du fonds d'action rurale pour abonder les crédits mis à la disposition des éleveurs en matière de bâtiments d'élevage.

Par ailleurs, avec la profession, nous faisons actuellement un travail de réflexion afin de déterminer les modes d'attribution et la finalité de ces subventions. En effet, il apparaît que la

technique d'incitation qui est, sur le plan économique, la plus rentable et, sur le plan social, la plus conforme à la dignité des agriculteurs, est beaucoup plus celle des prêts que des subventions. Par conséquent, nous essayons de déterminer dans quelle mesure ces deux systèmes qui théoriquement se cumulent actuellement et s'excluent souvent dans la pratique, compte tenu de la pénurie, ne pourraient être mieux articulés.

Cela m'a conduit à une position d'attente relative dans la définition des crédits puisque, aussi bien, j'ai la souplesse nécessaire pour abonder ce crédit, en cas de besoin, dans le courant de l'exercice.

Mon intention est, en tout cas, d'augmenter très sensiblement le montant des subventions pour les bâtiments d'élevage dans les zones de montagne.

Vous constaterez, dans les décisions que nous serons amenés à prendre avant la fin de l'année et que nous sommes en train d'élaborer avec la profession, que le niveau plafond pour les subventions aux bâtiments d'élevage dans les zones de montagne sera très sensiblement élevé.

Le deuxième type d'aide est celui des prêts ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire hier dans mon exposé introductif. Dans l'état actuel des choses, le coût total des dossiers en instance dans les caisses régionales de crédit agricole, malgré la discipline que celles-ci se sont imposées pour l'examen de ces dossiers, est sensiblement supérieur au montant global des crédits de prêts super-bonifiés qui a été notifié à la caisse nationale.

Ce montant total, initialement de 700 millions de francs, a été porté, à la suite de la dernière conférence annuelle, et à la demande des organisations professionnelles, à 900 millions de francs. Néanmoins, dans beaucoup de caisses, ce montant ne représente que les deux tiers environ des besoins.

Toutes les études que nous avons faites font apparaître que ce régime a été considéré par maints agriculteurs comme temporaire et que beaucoup d'entre eux se sont précipités vers leur caisse régionale pour présenter des demandes de prêts sans avoir l'intention de procéder immédiatement à l'investissement, en estimant qu'après tout, ce qui est acquis ne serait pas remis en cause et qu'il y avait intérêt à faire la demande tout de suite.

C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas en mesure, aujourd'hui, de déterminer à quel rythme de croisière s'établira réellement le besoin en matière de prêts super-bonifiés à l'élevage.

Ce régime est permanent et non un régime provisoire mis en place au gré des circonstances. C'est un élément essentiel de la politique de modernisation de notre élevage et, par conséquent, il sera doté, pour 1974, dans les deux premiers mois de l'année, lorsque les quotas seront arrêtés, d'un crédit, destiné à consentir des prêts, d'un montant qui sera au moins équivalent à celui de 1973.

J'attirerai tout de même l'attention de votre assemblée sur les conséquences financières qui en résulteront. J'ai eu l'occasion de le dire hier, c'est à un niveau de 2.580 millions de francs que les bonifications d'intérêts figurent au budget du ministère de l'agriculture pour 1974, c'est-à-dire à un niveau sensiblement supérieur à celui de l'ensemble du budget d'équipement propre de ce ministère, qui se situe à 2.074 millions de francs. Même si l'on ajoute à ce budget d'équipement tous les crédits qui proviennent de l'extérieur, notamment des services du Premier ministre ou des comptes spéciaux du Trésor, la subvention pour bonifications d'intérêts est encore d'un montant nettement supérieur au budget traditionnel d'équipement du ministère de l'agriculture.

C'est donc un sacrifice important que s'impose, très légitimement, la nation. Il faut en apprécier, à sa juste valeur, le volume et comprendre les limites qu'il nous impose.

M. le rapporteur Driant, MM. Le Jeune, Bajoux, Roujon, entre autres, ont insisté sur les problèmes de l'électrification rurale. Ils ont appelé mon attention sur l'insuffisance des crédits budgétaires dans ce domaine et M. Monichon, expert en la matière, a plus particulièrement abordé les divers aspects de ce problème avec toute la compétence que nous lui connaissons.

La couverture du pays en desserte électrique est actuellement à peu près complète et le problème qui se pose n'est plus, à proprement parler, un problème d'extension du réseau, sauf pour la réalisation de lotissements ou de constructions nouvelles, mais bien davantage un problème de renforcement.

Or, comme l'a très justement souligné M. Monichon, dans ce domaine, les prévisions des experts, même les plus larges, ont été tout à fait dépassées par les événements. La consommation d'électricité dans le monde rural, comme dans le monde urbain, a été supérieure à tout ce que l'on avait pu prévoir. Cela crée une sorte de goulet d'étranglement permanent à la modernisation de notre agriculture et du monde rural, en raison de l'incapacité dans laquelle se trouvent bien des exploitants ou des ruraux d'obtenir, surtout lorsque leur ferme ou leur

habitation se trouve en fin de ligne, la tension nécessaire pour faire fonctionner les équipements qu'ils ont achetés ou doivent acquérir pour rendre leur exploitation rentable. C'est un problème qui me préoccupe beaucoup.

C'est pourquoi je suis en train d'examiner, à la demande du Premier ministre et avec ses services, les moyens — M. Monichon a bien voulu nous en suggérer quelques-uns et je l'en remercie — qui nous permettraient d'assurer cette électrification et ces renforcements de telle sorte — et j'en prends l'engagement — que les promesses faites par M. le Premier ministre à Provins soient effectivement tenues, comme elles le seront sans difficulté dans le domaine de l'eau, je l'ai démontré hier.

A M. Monichon — qui m'avait déjà posé la question en commission d'une façon encore plus précise — je répondrai qu'il n'est pas du tout dans mes intentions de remettre en cause les principes qui ont, jusqu'à présent, guidé notre action dans le domaine de l'électrification rurale, notamment quant au rôle des collectivités locales qui, en définitive, sont les mieux placées pour juger des besoins de leurs administrés.

Chacun sait que des courants de pensée se sont exprimés pour souhaiter qu'Electricité de France prenne l'ensemble de la responsabilité en ce domaine. Je rends hommage à cette grande maison, cela va de soi, mais, tant que les travaux ne sont pas terminés, que l'électrification n'a pas été portée au niveau qui doit être le sien pour répondre à tous les besoins d'expansion de notre monde rural, il me paraîtrait à la fois imprudent et fâcheux d'entrer dans un processus de cette nature.

Seul le système actuel peut nous permettre, par un certain désintéressement, c'est-à-dire par la prise en charge à la fois de ce qui est rentable et de ce qui ne l'est pas, de conduire cette politique à son terme. Par conséquent, il n'est pas dans mes intentions d'accepter, sur ce point, la moindre modification au régime actuel.

M. de la Forest a très justement mis l'accent sur les problèmes d'assainissement. Après avoir été considérés comme un problème secondaire, face aux besoins en matière d'adduction d'eau, d'électrification ou de voirie, la satisfaction d'un des besoins dans ces domaines, mais surtout les exigences du monde moderne et le développement d'un certain nombre d'activités dans le milieu rural, liées en particulier au tourisme, exigent un effort très important en matière d'assainissement ainsi que d'enlèvement et de destruction des ordures ménagères.

Sur ce point, je reconnais bien volontiers que les crédits dont nous disposons ne nous permettent pas, et ne nous permettront pas, de faire face à des besoins qui deviennent plus pressants chaque jour, au fur et à mesure que les municipalités et les populations se rendent compte de la nécessité d'un tel équipement.

C'est la raison pour laquelle j'ai pour intention, dans les discussions sur le VII<sup>e</sup> Plan qui vont commencer ces jours-ci, au niveau gouvernemental, de faire porter — les problèmes d'eau et d'électrification étant résolus entre-temps — la priorité fondamentale en matière d'équipement, dans le budget du ministère de l'agriculture, sur le problème de l'assainissement.

Je prie MM. les sénateurs de m'excuser de passer un peu rapidement sur toutes ces questions, compte tenu du temps qui nous est compté. J'en viens aux interventions de MM. Driant, Bajoux, Le Jeune et Houdet, mais surtout à l'importante question posée par M. Sordel en ce qui concerne le remembrement et les échanges amiables.

Là aussi, il serait souhaitable d'aller plus vite et un certain nombre de critiques ont été adressées aux techniques et aux modalités du remembrement. C'est un domaine dans lequel des progrès, sans aucun doute, peuvent être réalisés.

J'ai créé, à cet égard, un groupe de travail dans mon ministère pour étudier les modifications et les améliorations à apporter à la technique de remembrement. Il est certain que celui-ci conditionne et conditionnera chaque jour davantage les possibilités d'expansion de notre économie agricole. Pour cette raison, j'ai tenu cette année à faire un effort supplémentaire, qui me permettra de réaliser environ 370.000 hectares de remembrement contre 300.000 hectares l'année dernière.

J'ajoute qu'un certain nombre de procédures seront améliorées, notamment en ce qui concerne les travaux connexes, directement liés à la nouvelle structure de l'exploitation agricole et aux efforts entrepris dans des zones d'agriculture intensive, pour étendre le remembrement simplifié, qui est une procédure moins coûteuse et susceptible de répondre aux exigences dans certaines régions.

J'indiquerai à M. Sordel que j'apprécie beaucoup sa déclaration sur les échanges amiables. Je veux bien admettre que dans certaines régions — car ce n'est pas exact pour toutes, et M. Brousse faisait sur ce point quelques réserves — la procédure des échanges amiables peut apporter une solution à des problèmes importants qui, sans cela, ne seraient pas réglés.

Dans l'état actuel des choses, ces opérations bénéficient de subventions représentant 80 p. 100 des frais d'échange. Celles-ci figurent au chapitre 61-70 de mon budget intitulé « Aménagements fonciers ».

Mais mon intention est également d'intervenir dans ce domaine. Un groupe de travail a été mis sur pied pour étudier ce problème avec la profession et essayer d'aller plus loin en vue de réaliser plus rapidement un certain nombre d'opérations par voie d'échanges amiables. Je serais très heureux d'y faire participer M. Sordel.

MM. Driant, Bajoux, Lejeune, Roujon, de la Forest entre autres, ont insisté sur le problème d'alimentation en eau potable. Je ne crois pas devoir revenir sur ce que j'ai été amené à indiquer hier à cette tribune. Je confirme simplement que les crédits dont je dispose actuellement dans le budget de 1974 sont parfaitement compatibles avec la concrétisation du programme prévu à Provins par M. le Premier ministre, c'est-à-dire, à partir de cette date, la réalisation, en cinq ans, de la totalité de nos travaux nécessaires en matière de renforcement et de desserte dans le domaine de l'eau potable. Je vous demande, sur ce point, de bien vouloir me faire confiance. Les chiffres actualisés que j'ai soumis à votre assemblée, hier, le confirment amplement.

M. le rapporteur Bajoux et M. Durieux ont insisté sur les problèmes des grands aménagements régionaux et M. Mailhe m'a fait part de son inquiétude sur l'avenir des compagnies d'aménagement, notamment sur celui de la compagnie des coteaux de Gascogne. Les propositions qui figurent au projet de budget pour 1974 traduisent, en fait, un souci de réflexion que le Gouvernement a entreprise et qu'il se doit de poursuivre dans ce domaine.

La création des sociétés d'aménagement a constitué, sans aucun doute, une tentative pour appréhender globalement les problèmes de développement régional en redressant les déséquilibres qui pouvaient être constatés. La maîtrise de l'eau dans les régions méridionales et le développement de l'économie agricole ont été des actions dominantes, mais la diversification de leur activité a conduit ces sociétés à aborder largement d'autres domaines de la mise en valeur, notamment l'aménagement rural, la production forestière, le tourisme, etc.

Cependant, la diversité des moyens d'intervention existant actuellement dans ces domaines, l'évolution des orientations des productions et la modification du contexte économique jointes à la création des régions décidée par la loi de juillet 1972, imposent une précision des processus, des objectifs et des missions et rendent nécessaire la révision de certaines modalités de procédure. Ce réexamen est en cours au niveau interministériel et des conclusions seront très prochainement dégagées qui tiendront compte des besoins de chaque région concernée et donc des ambitions qu'ont révélées les propos des rapporteurs et des intervenants.

MM. Guy Petit, Desseigne, Roujon et Nayrou, notamment, ont évoqué les problèmes de la montagne. Je n'ai pas le sentiment que ce budget de l'agriculture pour 1974, qui marque une priorité pour la montagne, conformément aux conclusions de la conférence annuelle, ait, pour autant, mis sur pied cette politique. Il n'est qu'un premier pas dans cette direction.

La justification d'une telle politique a été largement développée par de nombreux orateurs et je n'y reviendrai pas. Il fallait, c'est certain, tant sur le plan communautaire que sur le plan national, soutenir dès maintenant une politique de la montagne permettant de maintenir des hommes, et donc une activité économique rentable, dans des régions qui, sans cela, risquaient de voir se poursuivre et s'accroître le processus de désertion qui, à tous égards, est coûteux sur les plans économique et social pour la nation et contraire surtout à toutes nos ambitions en matière d'aménagement équilibré de notre territoire national.

C'est la raison pour laquelle, outre les indemnités compensatoires dont j'ai parlé hier, tant pour l'unité de gros bétail que pour le ramassage du lait, outre la réorientation de mes crédits dans le cadre de procédures plus favorables à la montagne par l'augmentation des taux de subvention en matière de crédits d'équipements, nous avons entrepris, notamment avec mon collègue de l'aménagement du territoire, une réflexion d'ensemble qui permettrait d'associer tous les départements ministériels concernés par cette politique de la montagne. Je puis vous confirmer, dès aujourd'hui, que M. le Premier ministre a décidé de réunir un comité restreint sur ce problème avant la fin de l'année.

M. le rapporteur Driant et M. Schwint ont évoqué le problème de l'indemnité viagère de départ. Cette indemnité — et M. Driant a bien fait de le souligner — a certainement été un élément très positif de l'évolution de notre situation foncière. Près de 7 millions d'hectares, qui ont été ainsi libérés,

ont permis de restructurer un nombre important d'exploitations et de diminuer, ce qu'on ignore généralement, de dix ans l'âge d'accès des jeunes agriculteurs à la responsabilité de chefs d'exploitation. Les quinze années à venir seront marquées par un très grave problème foncier. Le centre national des jeunes agriculteurs l'a étudié et très clairement défini, notamment à l'occasion des travaux préparatoires à son congrès de Perpignan. Son analyse est parfaitement exacte. Une diminution du marché foncier, c'est-à-dire un goulot d'étranglement foncier sérieux, se produira pour des raisons démographiques et nous imposera à cause du respect traditionnel que nous devons au droit de propriété — il rend le problème délicat à appréhender et les solutions difficiles à trouver — un effort d'imagination et, notamment, dans le domaine de l'indemnité viagère de départ, une relance de cette procédure pour mieux l'adapter aux besoins actuels. C'est l'objet d'un projet de loi qui viendra dès cet après-midi — je l'espère, car la décision n'est pas définitivement arrêtée — en première lecture à l'Assemblée nationale. Vous aurez par conséquent l'occasion d'en discuter longuement. Nous avons eu déjà sur ce point des contacts avec vos rapporteurs et vos commissions compétentes.

Je rappelle que les grandes lignes de cette réforme sont dans l'esprit du Gouvernement les suivantes. C'est la suppression de l'indemnité complémentaire de restructuration pour éviter les inégalités qu'elle provoquait et qui de plus en plus étaient ressenties dans un certain nombre de régions. C'est la généralisation de l'indemnité viagère de départ à soixante ans sur tout le territoire avec suppression du contingentement hors zone de rénovation rurale. C'est l'attribution de l'I. V. D. pères sans difficulté ; il y avait là sans aucun doute un problème qu'il convenait de régler. C'est le maintien du taux de l'I. V. D. à soixante-cinq ans à 1.500 francs en tenant compte des efforts de revalorisation du minimum vieillesse. C'est surtout — car après toutes nos discussions, tant avec les commissions parlementaires qu'avec la profession, nous avons estimé nécessaire de faire porter sur ce point l'effort financier prioritaire — c'est surtout, dis-je, la hausse très sensible des I. V. D. à soixante ans pour favoriser la libération des terres puisque ces indemnités seront portées à 4.800 francs au lieu de 3.000 francs pour les célibataires et à 7.200 francs au lieu de 4.500 francs pour un homme marié. Je pense que l'adoption de cette réforme par le Parlement redonnera la vigueur nécessaire à l'I. V. D. qui sera l'élément essentiel de notre politique foncière.

Je parlerai maintenant des produits, en commençant par répondre à une suggestion qui m'a été traitreusement faite par M. Brégégère (*Sourvres*) lorsqu'il a évoqué la noix corrézienne. Je suis très sensible évidemment à cet aspect des choses. Je précise que M. Marcel Champeix n'avait pas manqué d'attirer également mon attention sur les problèmes qu'elle pose dans notre département et plus généralement dans notre région.

Chez les producteurs organisés du Périgord — vous avez eu raison, monsieur le sénateur, de souligner les efforts importants d'organisation qui ont été faits, qui sont toujours difficiles à réaliser et qu'il ne faut donc pas remettre en cause car l'on revient rapidement aux erreurs du passé, compte tenu de l'individualisme traditionnel d'un certain nombre d'agriculteurs — il y a environ 2.500 tonnes de noix stockées, en attente de débouchés, qui, traditionnellement orientées vers les pays de la Communauté, notamment vers l'Allemagne, aujourd'hui, compte tenu de la concurrence d'un certain nombre d'arrivages en provenance de pays tiers, ne trouvent plus leur écoulement habituel.

Pour le Dauphiné, le marché de la noix s'est, il faut bien le reconnaître, mieux tenu.

La réglementation communautaire que vous avez évoquée, monsieur Brégégère, des fruits et légumes dont la noix fait partie, prévoit un certain nombre de dispositions en vue d'assurer la préférence à l'intérieur du Marché commun. C'est vrai. Bien que les importations en provenance des pays tiers soient actuellement libérées, un règlement prévoit un système de surveillance et conduirait à une limitation des quantités offertes par les pays à commerce d'Etat. Jusqu'à présent, par exemple, les tonnages importés de Chine sont limités et n'ont pas exigé d'interventions. Les autres mesures de protection concernant l'application du tarif douanier commun, le recours à la clause de sauvegarde et l'application éventuelle d'un prix de référence posent des problèmes que vous connaissez.

Malheureusement, ces systèmes sont très mal adaptés à la noix, parce que celle-ci est un produit stabilisé et stockable qui ne fait l'objet que d'importations sporadiques. Par ailleurs, les ventes ont lieu par contrat, ce qui empêche l'établissement de cotations sur le marché. C'est pour cette raison que, consciente de cette carence dans le mécanisme de protection des noix communautaires, la commission s'est attachée, depuis plusieurs années, à maintenir en leur faveur et à titre de compensation, une aide à l'exportation avec restitution à destination des pays tiers.

Parallèlement, sur le plan national, des efforts particuliers sont faits déjà depuis quelque temps, pour élargir les débouchés des noix françaises et développer l'organisation économique des producteurs en vue d'une meilleure maîtrise du marché.

Sur le plan conjoncturel, qui a retenu plus spécialement l'attention de MM. Brégégère et Champeix, je dirai que je suis actuellement en train d'achever la mise au point avec le F.O.R.M.A. — je vous remercie d'avoir bien voulu lui rendre hommage sur ce point — les modalités d'une action qui nous permettra, je l'espère, de rattraper une situation très défavorable due notamment à une excellente récolte, et qui met en cause gravement les revenus des agriculteurs dans des secteurs où la production de noix peut être un élément complémentaire important à l'activité économique quand elle n'en est pas l'élément principal.

Je serai bref, malgré l'ampleur du problème et l'importance que j'y attache — chacun le sait — sur la situation du marché de la viande de bœuf, qui a retenu spécialement l'attention de MM. Pelletier, Roujon, Mathy et Bajoux, mais qui était en filigrane derrière un certain nombre d'autres observations.

Il est vrai que nous traversons une crise difficile et qu'à l'origine de celle-ci nous trouvons essentiellement les fluctuations monétaires incontrôlées qu'a connues l'Europe au cours de l'année 1973, qu'il s'agisse du flottement en baisse de la livre ou de la lire ou des opérations monétaires de réévaluation qui ont intéressé la Hollande et l'Allemagne.

Cette situation a eu notamment pour conséquence de couper un élément traditionnel du soutien de nos marchés; je veux parler des exportations à destination de l'Italie. Dans un marché aussi fragile, j'allais dire aussi susceptible que le marché de la viande, l'incidence globale d'une interruption d'exportation est évidemment considérable. Elle s'est traduite par une baisse importante des cours à la production, d'abord pour les jeunes bovins, puis pour les carcasses, allant jusqu'à atteindre enfin de plein fouet la production du maigre. Cette situation est grave dans la mesure où il s'agit là d'un élément qui devrait être notre préoccupation essentielle, à savoir le soutien de l'élevage des races à viande.

C'est la raison pour laquelle, dans ce domaine, nous avons pris un certain nombre de mesures pour éviter le pire. Ces mesures qui, naturellement, ont été prises en conformité avec la réglementation communautaire — laquelle, sur ce point, nous crée des obligations très précises — n'ont pas été suffisantes pour redresser les cours et les ramener au niveau souhaitable.

M. Moreigne, dans son intervention d'hier soir, a bien marqué son intention d'aller très au-delà de ces mesures. La proposition qu'il a développée hier soir est, certes, séduisante, mais malheureusement difficile à mettre en œuvre. Il demandait que l'on retire immédiatement du marché 100.000 tonnes de viande au prix de marché atteint en décembre 1972.

Je voudrais appeler l'attention de M. Moreigne sur deux points.

Le premier, qui est d'ordre technique, concerne la possibilité d'effectuer une telle opération. Techniquement, elle est possible, mais elle implique que nous quittions la Communauté. Je suis sûr que le Sénat voudra bien apprécier les conséquences politiques d'un tel choix. En tout cas — il faut le dire clairement — la réglementation communautaire ne nous permet en aucun cas de nous livrer à des opérations de cette nature.

D'autre part, je voudrais tout de même rappeler, car il faut être cohérent dans toutes ces affaires très délicates, que chacun ici est préoccupé par les problèmes d'inflation, de hausse des prix.

J'ai eu l'occasion de développer du haut de cette tribune mon sentiment sur ce point; il s'agit en vérité d'une certitude, à savoir que l'agriculture, tant dans le long terme que dans la conjoncture actuelle, n'est nullement responsable des tensions inflationnistes que nous connaissons, puisque nous constatons actuellement à la fois une baisse des cours à la production et une hausse importante des cours à la consommation.

Si l'on examine le long terme, on s'aperçoit, comme certains orateurs l'ont précisé à juste titre, que les prix en francs constants des productions agricoles ont diminué en dix ans en moyenne statistique — ce chiffre n'a naturellement pas beaucoup de valeur, sinon indicative — de 0,6 p. 100 par an. C'est dire que, sur ce point, l'agriculture est exempte de tout reproche, contrairement à ce qu'une opinion publique parfois mal éclairée serait tentée de croire.

Chacun est préoccupé sur ce point et recherche — ce qui est normal, ce qui est sa vocation — les solutions qu'on peut apporter à ce problème. Le Gouvernement lui-même, vous le savez, est en train de mettre au point un certain nombre de mesures qui lui paraissent le mieux adaptées.

Mais, dans ce domaine, j'ai pris connaissance avec intérêt de la déclaration commune qui a été faite par certaines organisations syndicales de travailleurs salariés ainsi que par plusieurs partis politiques, dont le parti socialiste, et qui a été publiée dans toute la presse le 9 novembre 1973.

Dans l'ensemble des mesures préconisées par ces organisations pour lutter contre la vie chère, je lis: « blocage temporaire à tous les stades de la production et de la distribution de tous les prix des produits de première nécessité ». Comme par ailleurs on m'a expliqué que, dans les produits de première nécessité, figuraient tous les grands produits agricoles nécessaires à l'alimentation humaine, notamment la viande, j'en ai conclu, sans interpréter, ni solliciter les textes, que ce qui était proposé, notamment par le parti auquel appartient M. Moreigne, était le blocage du prix de la viande à la production, à son prix actuel évidemment.

Je vois là une contradiction entre son ambition d'augmenter très sensiblement, pour répondre au souci des éleveurs, les cours de la viande à la production et l'engagement auquel il a souscrit, pour répondre au souci des consommateurs, de bloquer ces cours à la production, au niveau actuel. J'évoque cette contradiction simplement pour montrer combien ce problème est complexe et combien parfois les ambitions peuvent être divergentes suivant qu'il s'agit de satisfaire l'intérêt général ou des intérêts sectoriels.

Pour répondre à l'intervention de M. Mathy, je rappellerai que l'O.N.I.B.E.V., l'office national interprofessionnel du bétail et des viandes, est maintenant en état d'agir; j'ai eu l'occasion de le dire et je n'y reviens pas. Il est exact que, par suite d'une erreur, les crédits qui lui sont dévolus ont été inscrits sur la ligne « F.O.R.M.A. ». C'est la raison pour laquelle, répondant d'ailleurs à une suggestion de la commission des finances du Sénat, j'ai fait voter à l'Assemblée nationale un amendement d'initiative gouvernementale qui modifie la ligne en question et précise: « F.O.R.M.A. et O.N.I.B.E.V. ». Aucun problème ne se pose à propos des crédits de l'O.N.I.B.E.V., dont le directeur vient d'être confirmé à son poste par un texte paru au *Journal officiel*; il s'agit de M. Perol, également secrétaire général de la commission nationale de l'élevage.

M. Sordel a évoqué à juste titre, car c'est un sujet qui préoccupe beaucoup d'entre vous — j'ai pu m'en rendre compte dans vos commissions — le financement des actions conduites par les établissements départementaux d'élevage. Vous savez que le financement de ces établissements est assuré par des crédits d'origines diverses; ceux-ci proviennent, en effet, de l'Etat, du fonds national de développement agricole et des collectivités locales, notamment des chambres d'agriculture.

Les crédits qui viennent de l'Etat et qui figurent au chapitre 44-27 de mon budget sont destinés à financer les actions relevant de l'amélioration génétique. J'ai tenu à marquer l'importance que j'attachais à ces actions en augmentant ces crédits de 17,7 p. 100 en 1974 par rapport à 1973.

Par ailleurs, il a été demandé de prévoir, dans la répartition de la dotation du fonds national de développement agricole, une progression importante des crédits destinés à l'élevage, car je crois que ces actions conditionnent en fait la possibilité d'expansion de notre élevage. En tout état de cause, je puis vous assurer que je veillerai à ce que les organismes départementaux d'élevage aient bien les moyens de conduire les actions dont ils sont chargés et qu'ils conduisent généralement fort bien. A ce titre, ces organismes ont été, en 1973, les principaux bénéficiaires du transfert de crédit de 5 millions en provenance du fonds d'action conjoncturelle. Je m'efforcerais, dans toute la mesure de mes moyens, d'affecter dans le courant de l'exercice 1974 les crédits destinés à ce type d'actions.

En ce qui concerne la possibilité d'une double identification des bovins, que souhaite M. Vade pied, les moyens réglementaires existent, vous le savez, depuis la mise en application de l'arrêté du 16 juillet 1973 qui allonge le délai d'exécution du tatouage de 40 à 100 jours après la naissance, sous réserve de l'emploi d'un moyen d'identification provisoire.

Les moyens consacrés au financement des identifications réalisées à des fins d'amélioration génétique ont été, au cours des exercices précédents, l'objet d'un effort important: en 1972, plus 24 p. 100 par rapport à 1971; en 1973, plus 24 p. 100 par rapport à 1972.

Les mesures nouvelles figurant au budget de 1974 correspondent à un accroissement supérieur à 12 p. 100 par rapport au budget de 1973, alors que l'ensemble du chapitre 44-27 connaît, si les mesures nouvelles proposées étaient acceptées, un accroissement de 12 p. 100 par rapport au budget de 1973. Mon intention — je le dis à M. Vade pied — est bien de continuer dans ce sens.

M. Schwint a évoqué les craintes qu'il avait en ce qui concerne le gruyère. Je les partage totalement et c'est pour moi un souci permanent.

En effet, nous avons assisté à une baisse très sensible du prix du gruyère, malgré un très gros effort, dont je ne sais si l'on a apprécié l'ampleur, en vue du dégageant du marché, effort qui a été réalisé dans des conditions souvent difficiles et qui s'est traduit, de 1972 à 1973, par une augmentation de 50 p. 100 des exportations et par une diminution des stocks.

Il n'en reste pas moins que le problème continue de se poser. Or, il ne devrait pas se poser. Que nous connaissions une difficulté conjoncturelle, c'est évident. Que nous ayons à faire le maximum pour essayer d'en sortir, notamment en accélérant encore — c'est ce que je fais — le dégageant de nos marchés, c'est non moins évident, mais les pâtes molles, les fromages de garde ont sans aucun doute un avenir extrêmement brillant. En effet, les besoins exprimés notamment par les pays anglo-saxons, c'est-à-dire les pays par essence solvables, sont très importants et conduisent un certain nombre d'industriels ou de coopératives à envisager des fabrications de fromages de cette nature dans plusieurs régions, en particulier dans des zones traditionnelles de production laitière qui jusqu'à présent n'en faisaient pas.

C'est — je tiens à vous le dire tout de suite, monsieur Schwint — une initiative à laquelle je suis amené, pour des raisons conjoncturelles, à m'opposer de la façon la plus ferme, alors que, j'en suis persuadé, notre intérêt économique serait de la développer. Mais — je vous rassure tout de suite — je ne changerai pas d'avis sur ce point.

C'est la raison pour laquelle, avec le président de la fédération nationale du gruyère, M. Cormorèche, et les professionnels, nous avons essayé d'analyser la situation afin de mettre au point un programme qui nous permette d'en pallier les inconvénients.

Sans aucun doute, les producteurs doivent faire un effort d'organisation, car on note dans ce domaine un certain retard — il faut être net sur ce point — ainsi qu'un effort en matière de qualité. Je ne dis pas que la qualité des fromages produits ne soit pas bonne : je n'ai pas compétence pour la déterminer et ne m'aventurerai pas sur ce terrain. Mais ce que je constate, pour m'être fait le commis voyageur de ces fromages auprès d'un certain nombre d'acheteurs potentiels étrangers, c'est que leur qualité n'est pas toujours conforme à celle que souhaitent ces derniers. Je ne porte là aucun jugement de valeur ; il ne s'agit que d'une constatation objective.

Par conséquent, il est indispensable également que les producteurs de votre région consentent un effort pour adapter la qualité de leur production aux besoins exprimés par les acheteurs potentiels. C'est pourquoi nous avons achevé la mise au point d'un programme d'action concertée pour essayer d'atteindre ces deux objectifs.

En conclusion, effort soutenu, croyez-le bien, pour le dégageant du marché, effort pour une meilleure organisation, pour une meilleure adaptation de ce marché, à moyen terme, aux besoins de la clientèle.

Je ne développerai pas longuement, à la suite des interventions de MM. Brousse, Alliès et Sordel, les problèmes du vin. Je voudrais simplement répéter ce que j'ai indiqué hier : d'une part, nous poursuivrons sans défaillance, comme l'a rappelé en me citant gentiment M. Pierre Brousse, la politique à moyen et à long terme que nous avons arrêtée ; d'autre part, nous essaierons d'obtenir la réforme du règlement communautaire n° 818 telle que nous l'avons décidée ensemble. Le fait que la commission l'ait inscrite, pour la première fois, dans son mémorandum — même d'une façon qui ne nous satisfait pas — est fondamental car il nous permet d'engager la discussion et même de la poursuivre jusqu'à son terme, c'est-à-dire jusqu'à l'obtention de la réforme telle que nous la souhaitons. Enfin, nous prenons un certain nombre de dispositions immédiates, mais qui ne peuvent qu'être conformes à la réglementation communautaire et ce n'est, croyez-le bien, qu'après de hautes luttes et des difficultés sans nom que j'ai obtenu en matière de stockage les mesures que j'ai développées à cette tribune hier soir.

La situation actuelle du marché, la qualité exceptionnelle des vins produits cette année dans le Midi viti-vinicole, qui laisse bien augurer de l'avenir, ne justifient en rien les cours que nous constatons depuis quelques jours sur les principales places du Midi. Nous ne devons pas, notamment grâce à la mise en place du stockage, maintenir sur le marché une position de vendeur à tout prix.

Il est indispensable pour les producteurs, pour les coopératives, et même pour le négoce, que le prix soit rétabli à un minimum de neuf francs le degré hecto. C'est un minimum ; je ne parle pas en terme de revenus, mais de situation économique. Dans ce but j'invite très vivement les coopératives, qui représentent plus de 55 p. 100 du marché, à bien vouloir accepter une discipline — j'ai d'ailleurs observé hier qu'elle leur était

également demandée par les chambres d'agriculture, aujourd'hui par le syndicalisme et demain par la confédération nationale de la coopération, de la mutualité et du crédit agricole — pour ne pas présenter sur le marché des vins à un prix que rien actuellement ne justifie.

En matière d'enseignement et de recherche, de nombreuses observations extrêmement importantes ont été formulées ; elles émanaient notamment des rapporteurs et de MM. Kauffmann, Vassor, Durieux, de Mme Goutmann, de MM. Desseigne, de Montigny ; je m'excuse de ne pas citer tous les orateurs, car chacun a tenu à évoquer cette question dans son intervention.

Je vous ai fait part, au cours de mon exposé d'hier, à la fois de mes soucis et de mes ambitions dans ce domaine. Je puis vous assurer qu'avant la fin du mois de janvier prochain, conformément à l'engagement que j'avais pris, et dans le cadre de la procédure de concertation avec la profession, le Parlement et les associations intéressées des parents d'élèves et d'enseignants, j'aurai défini une doctrine en matière d'enseignement agricole. Cette doctrine servira de support à la nouvelle carte scolaire qui me permettra, je l'espère, de repartir sur de meilleures bases dans le domaine de l'enseignement. Cet enseignement, à mes yeux, est essentiel pour l'avenir de l'agriculture. Il n'est pas question, bien entendu, de le freiner et *a fortiori* de le brader ; il doit impérativement être adapté à l'agriculture de demain et servir de support à la formation des hommes dont le secteur agricole et para-agricole aura besoin s'il veut faire face à ses responsabilités dans les dix ou quinze ans qui viennent. Le problème des moyens mis à ma disposition pour l'enseignement, même s'ils ne sont pas suffisants, n'est pas essentiel à mes yeux pour le moment. Le plus important est celui de la définition de la doctrine. En ce qui concerne l'enseignement privé, j'ai évoqué hier les aides aux équipements. J'indique, par ailleurs, que le taux journalier par élève augmentera d'environ 10 p. 100 en 1974 ; en 1973 il avait augmenté de 9,7 p. 100.

L'encouragement à cet enseignement, qui dans bien des régions est particulièrement adapté aux besoins locaux, qu'il s'agisse de l'enseignement privé ou des maisons familiales, se traduira par une aide très importante, dans le cadre de mon budget, grâce aux virements que je pourrai effectuer, quand la doctrine sera établie. Nous ne voulons pas accroître les difficultés actuelles de cet enseignement, mais au contraire les atténuer, car celui-ci correspond à un besoin essentiel de notre avenir comme de nombreux orateurs l'ont souligné. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur Tinant, MM. Vadepied et Kauffmann ont insisté sur le problème de la titularisation des personnels et se sont étonnés de ne pas trouver les 494 titularisations que j'avais laissé entrevoir à l'occasion de la dernière discussion budgétaire. Je les rassure tout de suite. Ces 494 emplois figurent dans le projet de loi de finances rectificative pour 1973 qui sera présenté au Parlement tout de suite après la discussion du projet de loi de finances, conformément aux habitudes. Sur ce point, leur inquiétude est tout à fait dépourvue de fondement.

M. Tinant a insisté sur le problème de l'école nationale supérieure féminine d'agronomie de Rennes. Je lui ai déjà répondu en commission que nous faisons actuellement un effort de réflexion, nécessité par le fait que de plus en plus — et c'est extrêmement souhaitable — des jeunes filles sont candidates à nos grandes écoles d'ingénieurs, de travaux publics, aux écoles supérieures agronomiques et aux écoles vétérinaires. Je puis les assurer qu'aucune décision dans ce domaine ne sera prise sans que nous nous soyons concertés et sans que nous ayons examiné ensemble ce problème.

Enfin beaucoup d'orateurs, je m'en réjouis, ont insisté sur les missions et les difficultés de l'Institut national de la recherche agronomique : M. le rapporteur Driant, MM. Sordel, Bajoux, Vassor, qui en a fait un élément important de son intervention, MM. Guy Petit, Zwicker, Kauffmann, Mathy, Durieux, Mme Goutmann — et d'autres probablement que j'oublie, je les prie de m'excuser.

J'ai apprécié ces interventions dans la mesure où il est évident que l'I. N. R. A. est un élément également essentiel de notre politique agricole, puisque c'est le fer de lance de l'avenir de notre agriculture. Les progrès spectaculaires enregistrés grâce à l'I. N. R. A. dans un certain nombre de domaines sont là pour témoigner de son efficacité et de sa nécessité.

Il est habituel de parler de la production de maïs. C'est effectivement grâce à l'I. N. R. A. que la France est devenue un grand producteur de maïs, en mettant à la disposition de nos agriculteurs une spéculation intéressante.

Mais cette réussite ne doit pas cacher l'ensemble des progrès qui ont été faits et qui, pour être moins spectaculaires, n'en sont pas moins aussi importants dans un grand nombre d'autres domaines. Il n'est pas dans mon intention de nier cette évidence.

Je mettrai tout en œuvre pour permettre à cet élément de pointe de notre politique de remplir sa mission ; mais je ne voudrais pas non plus que l'on tombe dans un excès de pessimisme.

misme, car le budget d'équipement de l'I. N. R. A. a augmenté en quatre ans, si je ne m'abuse, de 60 p. 100, ce qui est tout à fait exceptionnel.

Lorsque je parle de la recherche agronomique dans les instances communautaires avec nos huit partenaires, je suis heureusement impressionné par l'hommage qui nous est rendu en permanence sur l'effort que l'Etat, depuis longtemps, fait en faveur de la recherche agronomique et qui a donné à l'I. N. R. A. une position dominante sur le plan international, puisque tous les pays du monde font appel à lui.

Certes le problème des crédits de fonctionnement de cet institut se pose. C'est vrai. Je suis en train de l'examiner. Sur ce point, une campagne un peu excessive a été déclenchée. Je puis simplement confirmer ce que j'ai déjà dit : le fonctionnement de l'I. N. R. A. ne soulève pas de difficultés et dans la mesure où il s'en poserait je serais conduit à les résoudre.

M. Vassor a évoqué un problème qui m'est particulièrement désagréable, celui des retards, fréquents ces derniers temps, dans le paiement des traitements des fonctionnaires.

Monsieur Vassor, vous avez entièrement raison. Depuis deux ou trois mois, j'ai donné au directeur général de l'administration et du financement du ministère de l'agriculture, la mission prioritaire de régler ce problème, dont l'administration est entièrement responsable.

Bien sûr, la modernisation de notre équipement et la mise sur ordinateur de nos dossiers n'ont pas facilité les choses, comme toujours au début. Mais je considère qu'au-delà de ces inconvénients habituels dans ce genre d'opération, il y a carence de l'administration.

Je puis vous assurer, monsieur Vassor, que j'ai pris toutes les dispositions pour que, dans les trois mois qui viennent, une situation normale soit rétablie. Le directeur général de l'administration y apporte actuellement tous ses soins. J'ai clairement indiqué que je devrais appliquer un certain nombre de mesures, pouvant aller jusqu'à des sanctions sévères, s'il n'était pas remédié à une situation qui est parfaitement intolérable. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

**M. Jacques Vassor.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** M. Sordel a évoqué le problème des cotisations d'accidents du travail des salariés. Le temps dont je dispose ne me permet pas de développer longuement ma réponse. Je lui en parlerai en particulier, s'il le souhaite. Il est évident que l'ensemble de la charge globale qui est imposée dans ce nouveau régime n'est pas supérieure à la charge antérieure. Dans la situation précédente, il existait une très grande diversité de contrats entre les employeurs et des agents d'assurance, dont le coût pouvait varier de un à dix.

Aujourd'hui, la situation est claire : elle résulte d'un décret publié au *Journal officiel*. Chacun sait ce qu'il doit payer.

Si un certain nombre d'employeurs se trouvent dans une situation meilleure et paient des cotisations inférieures par rapport à celles qu'ils payaient auparavant — mais ceux-là ne récriminent pas — par contre, un certain nombre d'autres paient davantage. Telle est la source de la difficulté que nous connaissons aujourd'hui. J'étudie en détail avec la mutualité sociale agricole cette situation. Nous ferons dans six mois le bilan de la première étape de cette réforme de façon à voir si, comme la mutualité sociale l'espère et comme je le souhaite, nous avons « visé » un peu trop haut et si nous pouvons diminuer, soit sectoriellement par de nouveaux arbitrages, soit globalement, la charge ainsi imposée aux employeurs.

MM. Tinant et Caron ont souhaité qu'un effort soit fait dans le domaine de la formation continue, particulièrement en ce qui concerne la réévaluation de l'heure de stagiaire et la participation budgétaire de l'Etat. Ce problème, vous le savez, relève au premier chef de la responsabilité du Premier ministre, mais je voudrais souligner toute l'importance que j'attache, pour ma part, au développement de la formation continue.

Un groupe de travail interministériel, auquel je participe, étudie le coût de la formation continue selon les différents ministères concernés. Sur la base de ces discussions, une révision interviendra en 1974, mais je ne suis pas en mesure de vous donner plus de détails aujourd'hui sur ces différents points.

Mesdames, messieurs les sénateurs, M. le président, comme les rapporteurs, me diront que j'ai fortement abusé de mon temps de parole, et je les prie de bien vouloir m'en excuser. De plus, j'ai le sentiment de n'avoir pas répondu à tous sur les problèmes de fond qui m'ont été posés. Je m'efforcerai de le faire par écrit. Je reste bien entendu à la disposition permanente de vos commissions, ou de chacun de leurs membres, pour répondre plus en détail aux préoccupations qui sont les leurs. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'agriculture et du développement rural qui figurent aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : 57.035.064 francs. »

Plusieurs orateurs ont demandé la parole sur ce titre.

Je rappelle qu'en application de l'article 46 du règlement, les crédits budgétaires ne peuvent être l'objet que d'un débat sommaire et que la durée de chaque intervention ou explication de vote ne peut excéder cinq minutes.

La parole est à M. Golvan.

**M. Victor Golvan.** Monsieur le ministre de l'agriculture, la loi du 8 juillet 1965 vous fait obligation, dans l'intérêt de la santé publique, de faire pratiquer l'inspection sanitaire et qualitative des denrées animales et d'origine animale.

Le décret du 31 mars 1967 a organisé cette inspection sur l'ensemble du territoire national. Le décret du 2 juillet 1971 prescrit les conditions techniques dans lesquelles s'effectueront les contrôles sanitaires.

Vous semblez disposer de textes suffisants pour pratiquer une surveillance efficace des produits alimentaires d'origine animale. Et pourtant, de temps à autre, la presse se fait l'écho de scandales, découvrant la mise en vente ou la vente, voire la consommation de denrées alimentaires avariées, notamment dans les cantines, les écoles, les hôpitaux, les universités.

Vous avez les textes, mais avez-vous les personnels et les matériels nécessaires pour les appliquer ? Non.

Vos effectifs sont squelettiques : votre effectif budgétaire est de 504 vétérinaires et vous n'en avez réellement en fonction que 350 pour assurer les missions de la direction des services vétérinaires.

En République fédérale d'Allemagne, pour un service identique, nous trouvons 2.000 vétérinaires. Là où vous avez un inspecteur, les Allemands en ont quatre.

Comme nous sommes tenus de respecter les normes sanitaires imposées par le Marché commun, notre surveillance est mieux faite dans les abattoirs agréés pour l'exportation que dans ceux qui n'ont qu'une clientèle nationale.

Mes chers collègues, je tenais à souligner cette lamentable situation. Elle porte et portera de plus en plus préjudice à nos exportations de viande. L'insuffisance souvent flagrante de nos moyens de contrôle amènera nos voisins à contester la valeur réelle de nos inspections sanitaires et ils trouveront là, j'en suis sûr, motif à freiner nos exportations.

La désaffection des vétérinaires pour la fonction publique s'explique sans ambiguïté : les traitements accordés sont trop faibles et ne permettent pas de recruter des vétérinaires, eu égard aux sacrifices consentis au cours de six années d'études au moins après le baccalauréat. Ceux-ci se dirigent plutôt vers le secteur privé ou la profession libérale.

Vous pourriez, monsieur le ministre, pallier en partie les insuffisances en nombre des vétérinaires inspecteurs en ayant plus de préposés sanitaires, agents compétents, assistants de vétérinaire. Leur nombre est actuellement de 1.000 pour surveiller environ un millier d'abattoirs de viande bovine, ovine ou porcine. Ces agents doivent effectuer des prélèvements en vue d'analyses dans plus de 2.000 usines laitières. Ils doivent, en outre, assurer l'inspection des volailles et des poissons. La commission interministérielle, présidée par M. le conseiller d'Etat Letourneur, a demandé que soit doublé le nombre actuel des préposés sanitaires titulaires.

Quant au matériel mis à la disposition des services de l'inspection il laisse, lui aussi, à désirer. Nous trouvons, par exemple, 40 véhicules automobiles, mais sans les frais de fonctionnement correspondants. Et pourtant, ce service doit être doté de moyens de déplacement pour inspecter des installations frigorifiques, des ateliers de salaisons, des usines laitières et fromagères.

Monsieur le ministre, comment vos services peuvent-ils exercer les missions imposées par l'apparition de techniques nouvelles : recherche des antiseptiques et des antibiotiques, des substances œstrogènes, des pesticides, des métaux lourds comme le mercure, des toxines fongiques ?

Pour que le consommateur soit vraiment protégé, les laboratoires doivent être dotés des équipements nécessaires. Les avez-vous ?

Mes chers collègues, tout se tient. Notre commission des affaires économiques et du Plan a déposé un rapport sur l'enseignement vétérinaire en France ; ce rapport, sans complaisance pour personne, est le reflet exact de la vérité.

Notre enseignement vétérinaire n'est pas adapté aux besoins de la nation. Le nombre des vétérinaires formés est insuffisant et cette pénurie se répercute dans tous les secteurs occupés par cette profession.

Monsieur le ministre, vous avez fait un gros effort budgétaire en 1973 pour l'enseignement vétérinaire et vous le maintenez en 1974. Au cours de votre audition devant la commission des affaires économiques et du Plan, vous avez donné des assurances pour la remise en état et la modernisation des trois écoles vétérinaires existantes. Vous nous avez annoncé la construction d'une prochaine école, la quatrième, à Nantes. Nous vous remercions pour les décisions prises et je vous fais confiance. Quand vous aurez ouvert un peu plus largement les portes des écoles aux jeunes, vous trouverez, j'en suis sûr, les hommes qualifiés qui vous seront nécessaires pour mener à bien une grande politique de l'élevage et donner à celui-ci la place qu'il mérite dans l'économie européenne. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., au centre et à droite.*)

**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.** M. Golvan comprendra que je ne veuille pas continuer à abuser de façon excessive du temps de parole du Gouvernement alors que chacun s'est contraint à respecter le sien. Je lui dirai simplement que je vais lui transmettre un document écrit et que, en ce qui concerne l'esprit de son intervention, je partage totalement son sentiment.

Nous avons effectivement accumulé un important retard dans ce domaine. Cela est d'autant plus fâcheux que, d'une part, nous y avons une avance tout à fait remarquable — la France est à l'origine des écoles et de l'enseignement vétérinaires — et que, d'autre part, notre politique d'incitation au développement de l'élevage ne peut évidemment pas ne pas comporter un accroissement de nos moyens dans le domaine vétérinaire. C'est pourquoi j'ai donné une priorité — vous l'avez constaté — dans mon budget à l'enseignement vétérinaire. C'est pourquoi également je suis en train d'étudier avec le plus grand soin, dans le cadre d'un groupe de travail administratif, d'abord, qui s'étendra ensuite, les conclusions du rapport de votre commission des affaires économiques et du Plan, que m'a transmis M. Golvan, et dont je dis tout de suite qu'il comporte un certain nombre d'observations ou propositions qui me paraissent positives. Mon intention est bien, dans les mois qui viennent, de progresser dans le sens que M. Golvan a souligné. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., au centre, à droite et sur quelques travées à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Lartigue.

**M. Emmanuel Lartigue.** Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord, et je ne suis certainement pas le seul, à reconnaître l'acharnement — le mot n'est pas de trop — avec lequel vous défendez l'agriculture française, en particulier au sein du Marché commun.

Je voulais appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la présentation du budget de l'agriculture, qui, ainsi que l'ont souligné plusieurs orateurs, fausse la réalité. En effet, sur les 25.355 millions de francs qui y sont attribués au titre de l'aide à l'agriculture, un quart seulement de ce crédit est affecté directement ou indirectement à cette aide. Mais je viens d'enregistrer avec satisfaction vos promesses sur ce point.

Je voulais aussi faire quelques remarques sur certains autres points du budget. Pour ce qui est des crédits d'équipement, qu'il s'agisse des subventions aux bâtiments d'élevage ou des crédits spéciaux à l'élevage, les prévisions budgétaires me semblent insuffisantes. Mais la réponse que vous avez faite hier aux différents orateurs et vos explications de ce matin m'ont tout à fait rassuré.

Il en est de même en ce qui concerne l'enseignement agricole pour lequel un effort supplémentaire est consenti malgré la diminution des effectifs. Je m'en réjouis car certains établissements, en particulier les établissements privés d'enseignement agricole, rencontrent de sérieuses difficultés qui risquent de les condamner à la fermeture.

Mais il y a un point sur lequel je voudrais d'une façon toute spéciale appeler votre bienveillante attention : il s'agit du programme d'Etat d'électrification rurale et, notamment, au risque d'être accusé de chauvinisme, de la situation critique du département des Pyrénées-Atlantiques, en ce domaine, malgré les gros efforts exemplaires consentis par ce département.

En 1973, la dotation des Pyrénées-Atlantiques s'élevait à 1,35 p. 100 de l'enveloppe nationale et à 12,4 p. 100 de l'enveloppe régionale. Cette année, cette même dotation représente 1,10 p. 100 de l'enveloppe nationale et 10,9 p. 100 de l'enveloppe régionale. Or, le fonds d'amortissement, dans ses études, avait estimé que notre département devait bénéficier d'un quantum de l'ordre de 2 p. 100 de l'enveloppe nationale.

Devant l'impossibilité de faire modifier cette répartition par la commission administrative régionale, je profite de l'occasion — je vous prie de m'en excuser — pour vous demander une dotation exceptionnelle qui permettrait au syndicat départemental d'électrification des Pyrénées-Atlantiques de réaliser les travaux de renforcement et d'extension des lignes de transport d'électricité en milieu rural où de nouveaux besoins, consécutifs à la modernisation des exploitations, posent des problèmes de plus en plus graves.

Là encore, je sais que je peux compter sur votre bonne volonté, monsieur le ministre, et je vous en remercie d'avance. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., au centre et à droite.*)

**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.** Je remercie M. Lartigue de son intervention. Pour des raisons identiques à celles que j'ai invoquées à propos de l'exposé de M. Golvan, je ne développerai pas ma réponse maintenant. Je suis tout prêt, sur la deuxième partie de son intervention, à avoir un entretien avec M. Lartigue de façon qu'ensemble nous examinions concrètement et dans le détail les problèmes qui se posent à lui. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dailly.

**M. Etienne Dailly.** Je m'étais fait inscrire sur le titre III parce qu'il comporte les crédits destinés à l'I. N. R. A.

Les conditions dans lesquelles les rapporteurs, MM. Driant et Tinant, ont abordé ce problème, l'excellent et si complet exposé de notre collègue Vassor, les mentions auxquelles ont procédé MM. Zwicker, Kauffmann et Moreigne — j'espère n'avoir oublié personne — me dispensent de revenir sur l'inquiétude du Sénat quant à ce budget de l'I. N. R. A. Elle vous a été exposée de façon très complète; ce que j'allais dire n'est donc plus essentiel et j'aurais volontiers renoncé à prendre la parole si je n'avais trouvé, M. le ministre, vos réponses par trop confidentielles.

Si je veux, en effet, m'associer aux propos qui ont été tenus et rendre hommage à la qualité de votre exposé d'hier, comme au soin avec lequel vous avez répondu à chacun des orateurs et de manière fort constructive — vous voyez, je n'y mets aucune malice — je ne puis m'empêcher de regretter que vous ne nous ayez pas répondu plus clairement concernant l'I. N. R. A. S'agissant du sort de cet organisme, vous nous disiez hier : « Il est évidemment hors de question que je le laisse tomber en faillite. J'examine la situation avec ses dirigeants. Je ferai en sorte d'obtenir les crédits nécessaires pour qu'il sorte de ce mauvais pas ». C'était après les deux rapporteurs. Après quoi, il y a eu toutes les interventions de nos collègues, puis votre seconde réponse et j'ai noté tout à l'heure, au fil de la plume, votre déclaration, à savoir que l'I. N. R. A. était « un fer de lance indispensable à notre agriculture ». Vous avez reconnu aussi qu'il y avait un problème dans le budget de fonctionnement de cet organisme et vous avez en guise de réponse livré il y a quelques minutes cette formule lapidaire : « S'il se pose des problèmes, je serai conduit à les résoudre ». Bien sûr ! car vous êtes le ministre et que c'est là votre rôle. Mais ne pourrait-on pas en savoir davantage ? On peut se demander, une fois le budget voté, comment vous trouverez ces crédits et s'il se pose des « problèmes », comme vous dites, comment vous allez les résoudre ? Nous sommes convaincus que vous les résoudrez, mais nous aimerions tout de même avoir quelques précisions quant à vos intentions à cet égard. (*Applaudissements.*)

**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 Dailly, le caractère lapidaire de ma deuxième réponse ne tenait pas du tout à une remise en cause de la première, mais seulement au fait que je m'étais engagé à ne pas trop abuser de mon temps de parole.

La vérité, c'est que, sur le plan du budget de fonctionnement, l'I. N. R. A. nous a expliqué que, dans l'état actuel de ses crédits et compte tenu du fait que les augmentations de traitements de ses 2.300 ou 2.500 ouvriers n'étaient pas prises en mesures votées mais en mesures nouvelles, il ne pourrait pas faire face normalement à ses besoins de fonctionnement en 1974.

Telle est la position de départ qui a provoqué un certain nombre d'interventions, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat.

J'ai demandé à mes collaborateurs et à ceux du directeur général de l'I. N. R. A. de bien vouloir se rapprocher, puisque le diagnostic que nous faisons n'était pas le même, tant s'en fallait, que celui de l'I. N. R. A., et de définir clairement la situation de façon à voir s'il y avait insuffisance, ce que je pense *a priori*, ou si, au contraire, il y avait mauvaise compréhension des choses.

Je confirme que, dans la mesure où il y aura insuffisance démontrée, et nous le saurons maintenant dans quelques jours, je prendrai les dispositions nécessaires pour que le déficit qui apparaîtrait en crédits de fonctionnement pour l'exercice 1974 soit compensé par un virement, que j'effectuerai au profit de l'I. N. R. A., du montant qui semblerait indispensable. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R., au centre et à droite.*)

**M. Etienne Dailly.** Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Moreigne.

**M. Michel Moreigne.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais apporter une petite précision.

Déjà, cette nuit, monsieur le ministre, vous m'avez fait une observation en essayant de m'opposer à une prise de position du parti socialiste. Je me permets de vous dire que rééditer ce matin la petite attaque de cette nuit donne à vos observations un caractère polémique qui semble ne guère convenir à un débat budgétaire dans cette assemblée. (*Exclamations sur les travées de l'U. D. R.*)

Quant au fond, vous semblez ignorer que si nous sommes partisans, nous autres socialistes, d'un blocage des prix à la production, il s'agit, bien sûr, pour nous, de prix préalablement harmonisés. Ce sont les prix chez le boucher, monsieur le ministre, qu'il faut bloquer. Il n'est pas tolérable, et vous l'avez vous-même admis, que les prix à la production subissent une baisse aussi importante quand, parallèlement, les prix à la consommation subissent une hausse qui, ces temps derniers, est devenue galopante.

Enfin, monsieur le ministre, je dois vous remercier d'avoir bien précisé, comme je l'avais déjà dit cette nuit, que les agriculteurs n'étaient en rien responsables de l'inflation et que, exprimés en francs constants, leurs revenus n'ont cessé de baisser depuis quelques années. (*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 de l'agriculture.

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** Je voudrais répondre à M. Moreigne que je n'avais mis aucune espèce de malice et encore moins d'esprit polémique — croyez-le bien — dans la réponse que je lui avais faite.

Je le remercie d'avoir apporté une contribution vraiment substantielle à la théorie et à la doctrine en matière de taxation, et puisqu'il s'agit du blocage des prix préalablement harmonisés, notion à laquelle personne, je crois, n'avait encore songé, je transmettrai cette suggestion à mon collègue des finances qui y trouvera un très grand intérêt. (*Rires à droite et au centre droit. — Interruptions sur les travées socialistes.*)

**M. Marcel Champeix.** Tout ce qu'on lui demande, d'ailleurs, c'est d'harmoniser les prix.

**M. le président.** La parole est à M. Delorme.

**M. Claudius Delorme.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je regrette d'être amené à intervenir à ce point du débat, car je suis de ceux qui auraient souhaité, dans la difficile mission qui est la vôtre, pouvoir vous apporter une adhésion sans réserve.

En effet, votre budget, bien que jugé toujours insuffisant — les budgets le sont toujours — apporte néanmoins à mon avis une contribution largement positive à notre politique agricole française, et cela dans un contexte européen et international dont nous mesurons, croyez-le, toutes les difficultés.

Cependant, cela ne doit pas nous masquer le point noir, je dirai le point de faiblesse de cette politique pour ce qui est du problème de l'enseignement agricole en France.

Le problème ne date pas d'aujourd'hui. La loi du 2 août 1960 a tenté de le résoudre. A cette époque, sur 2.860.000 exploitants, 70.000 seulement recevaient une formation professionnelle, de valeur d'ailleurs très variable, si bien que notre agriculture n'était pas préparée à affronter le Marché commun.

Au moment où l'on parle peut-être un peu trop fréquemment de « ghetto » et de « ségrégation », je pense qu'il n'est pas inutile de rappeler que dès cette époque les enfants issus du milieu agricole représentaient le plus faible pourcentage de participation, qu'il s'agisse de l'enseignement secondaire ou de l'enseignement supérieur.

Cette loi avait d'abord pour but de mettre fin à une carence dont les conséquences économiques et sociales étaient extrêmement graves dans le contexte que nous allons vivre. Mais, pourquoi ne pas dire que l'application de ce texte a subi des retards considérables et bien souvent inexplicables, puisque presque quinze ans séparent les idées directrices de leur mise en pratique ?

La situation générale a évolué depuis et la population agricole a pratiquement diminué de moitié. Les critiques, justifiées ou non, se multiplient à l'égard de cet enseignement. Le problème des équivalences n'a jamais été réglé de façon satisfaisante et — veuillez m'excuser de vous le dire, monsieur le ministre — votre ministère donne un peu l'impression d'être chargé d'une mission à laquelle il ne croit plus guère.

Cependant, dans le même temps, nous constatons que certaines thèses et certains principes, notamment celui d'un enseignement général associé à un enseignement professionnel ou technique, sont repris par plusieurs de vos collègues, notamment le ministre de l'éducation nationale et le ministre de l'artisanat et du commerce. J'ai donc quelques raisons de penser que cet enseignement fait figure de novation puisqu'il est maintenant repris et à nouveau développé.

En réalité, quelles que soient les solutions que vous envisagez vous ne pouvez faire table rase de ce qui vient d'être réalisé. L'enseignement public assure actuellement — vous nous l'avez dit — la formation de 44.000 élèves et vous pourriez en recevoir 55.000. L'enseignement privé a actuellement un effectif — je me réfère au document de votre ministère — de 80.000 élèves. Les crédits prévus pour faire face à ces effectifs sont très loin de correspondre aux nécessités.

Afin de ne pas prolonger le débat, je ne puis que me référer à l'excellente analyse reproduite dans le rapport de notre collègue Tinant. Je rappelle simplement des chiffres globaux. Le VI<sup>e</sup> Plan avait évalué pour quatre ans les crédits à 450 millions de francs. Or, malgré les réserves que l'on peut faire sur l'implantation — et c'est une évidence — de certains lycées et collèges dans des régions en récession démographique certaine, on ne peut que déplorer que cet enseignement agricole n'ait reçu que 239 millions de francs pour le secteur public et 49 millions pour le secteur privé pendant cette période de quatre ans.

Au surplus, la carte scolaire est toujours en instance, et cela depuis trois ans, mais en raison des textes nouveaux, sur l'enseignement continu, notamment, il est évident que la situation actuelle demande à être réexaminée et qu'une solution s'impose d'urgence.

Je sais, monsieur le ministre, que dans cette perspective vous avez déjà réuni diverses instances et que vous consultez les représentants professionnels. Je voudrais simplement rappeler que le Parlement est appelé à en délibérer et à voter la loi en cette matière. Je souhaite que, sans tarder — comme vous en avez manifesté l'intention au cours de votre exposé — vous associiez à ces travaux les autres catégories intéressées afin d'apporter rapidement des solutions adéquates à un problème urgent.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, et afin de manifester ces préoccupations, je m'associerai tout à l'heure à l'amendement déposé par notre collègue M. Tinant, au nom de la commission des affaires culturelles. Je le ferai dans un esprit destiné à montrer nos préoccupations, bien plus que dans un esprit d'hostilité, bien décidé à vous apporter notre concours le plus complet pour la solution de ce problème brûlant. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

**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.** Je remercie M. Delorme de ses observations, qui ne font que conforter des positions que — comme je l'ai dit tout à l'heure à la tribune en réponse à certaines des questions — je suis disposé à prendre. Dans ce domaine, ses interventions ne peuvent, bien entendu, que m'aider.

Je lui répondrai simplement que, compte tenu des indications très fermes que j'ai données et de la participation des représentants des commissions parlementaires aux travaux qui s'achèvent actuellement entre la profession et l'administration, pour l'ensemble de la réflexion sur la doctrine en matière d'enseignement agricole, qu'il soit public ou privé, je ne pense pas — pour être très franc — que le meilleur moyen d'encourager cette politique, que je souhaite pour ma part, soit d'amputer ces crédits, même à titre indicatif. Je le dis très clairement.

J'ai voulu très sincèrement faire un effort dans des conditions pas toujours faciles car les contradictions internes que l'on constate dans les milieux concernés constituent un frein — croyez-le bien — beaucoup plus important que l'insuffisance globale de mes crédits.

Ce n'est donc pas là, je crois, que réside le fond du problème, et c'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur Delorme, sous le bénéfice de ces observations, de bien vouloir me faire confiance, pendant ces deux mois, pour ce travail auquel je suis tout prêt à vous associer — cela va de soi —, en accord avec votre commission, sans recourir à des procédés qui, à mes yeux, ne sont pas adaptés à la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui en matière d'enseignement agricole. (*Applaudissements à droite et au centre droit.*)

**M. le président.** Par amendement n° 88 rectifié, M. Tinant, au nom de la commission des affaires culturelles, propose de réduire les crédits du titre III de 7.376.103 francs.

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.** Cet amendement, qui sera d'ailleurs suivi de deux autres — les trois formant un tout — est lié à l'avis de la commission des affaires culturelles.

Celle-ci ne pouvait que constater — et elle l'a fait unanimement — que les crédits consacrés l'an prochain à l'enseignement technique agricole sont nettement insuffisants. D'ailleurs, monsieur le ministre, hier après-midi, cette nuit et encore ce matin, de nombreux collègues vous ont entretenu, beaucoup plus qu'à l'accoutumée, de ce problème.

Néanmoins, je rappelle que notre commission a émis un avis favorable, d'abord en raison de l'estime que nous vous portons, monsieur le ministre, mais également pour ne pas vous gêner dans l'action que vous avez entreprise en vue d'établir cette nouvelle doctrine de l'enseignement agricole qui permettra de lui donner l'élan nouveau que tous nous attendons.

Vous avez confirmé ce matin encore qu'en janvier prochain vous alliez étendre le dialogue avec les parlementaires, notamment avec les rapporteurs. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que ce dialogue fût quand même un peu plus ouvert et que tout particulièrement fût associé à cette étude le rapporteur de la loi de 1960, que nous avons encore la chance de compter parmi nous.

Mais, monsieur le ministre, quelles que soient les dispositions que vous allez être amené à prendre après ce temps de réflexion — ou à ne pas prendre car, vous le savez, le coup de la carte scolaire, on nous le fait tous les ans — les crédits que vous avez prévus pour l'enseignement technique agricole ne vous permettront en aucune manière de les appliquer. Or, pour beaucoup d'établissements, pour beaucoup de responsables, en 1975, il sera trop tard.

Vous nous dites que l'essentiel, ce n'est pas les crédits, mais la doctrine. Bien sûr, la doctrine est essentielle, mais sans crédits, vous ne pourrez jamais appliquer une bonne doctrine. Ce n'est pas quelques fonds de tiroirs, récupérés à droite ou à gauche, qui vous permettront de mener une politique nouvelle. Ne le croyez pas, monsieur le ministre.

C'est pour vous aider auprès de votre collègue, le ministre des finances, car nous vous faisons confiance, que la commission m'a mandaté pour vous proposer cette diminution indicative de crédits qui vous permettra un réajustement dans le bon sens et au niveau qui convient. (*Applaudissements sur les travées du groupe de l'union centriste.*)

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

**M. Paul Driant, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances, qui est la commission saisie au fond, s'est préoccupée des problèmes de l'enseignement. Aussi, tant dans mon rapport écrit que dans mon rapport verbal, j'ai longuement traité ce sujet.

La commission, qui a entendu M. le ministre de l'agriculture et du développement rural, a obtenu de lui des engagements qui, d'ailleurs, ont été repris à la tribune à deux reprises, hier après-midi et ce matin.

Or, je ne vois pas que la méthode employée, qui est normale, conduise à une amélioration, car, en fait, on propose de supprimer des crédits pour en obtenir davantage.

**M. Maurice Bayrou.** Cette méthode n'est d'ailleurs pas réglementaire.

**M. le président.** Seul M. le rapporteur a la parole.

**M. Paul Driant, rapporteur spécial.** Nous avons, bien des fois, utilisé cette procédure. Mais la commission des finances se souvient aussi — je parle sous le contrôle du président et du rapporteur général — que vendredi dernier, lorsque le Sénat a examiné les articles de la première partie de la loi de finances, les choses n'ont pas été si simples et qu'il a fallu discuter beaucoup pour parvenir à une procédure acceptable permettant l'ouverture d'une navette.

D'autre part, je crois avoir entendu tout à l'heure, monsieur Tinant, que vous souhaitiez lier les trois amendements. Le premier, celui qui est présentement en discussion, prévoit la réduction des crédits consacrés aux mesures nouvelles au titre des chapitres 31-37 et 31-38 « Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses des personnels des établissements d'enseignement agricole et vétérinaire ». Mais l'amendement vise aussi le chapitre 31-91 afférent aux indemnités résidentielles de tous les personnels du ministère de l'agriculture.

Il faut que le Sénat, avant de se prononcer par un vote sur votre amendement, sache que celui-ci supprime les dispositions auxquelles je viens de faire référence. Le deuxième et le troisième amendements sont complémentaires du premier.

Compte tenu, je le répète, des engagements pris par M. le ministre en commission des finances et en séance publique et de son désir de relancer dans le délai de deux mois l'enseignement agricole sur des bases nouvelles, la commission donne un avis défavorable aux trois amendements. (*Applaudissements.*)

**M. René Tinant, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Tinant, pour répondre à M. le rapporteur spécial.

**M. René Tinant, rapporteur pour avis.** Tout d'abord je voudrais assurer M. Driant que j'aurais préféré de beaucoup présenter des amendements permettant de relever les crédits. Mais je me demande quelle réponse il m'aurait faite. On aurait alors évoqué un certain article coupe-gorge.

Quant à me reprocher de supprimer des crédits consacrés à l'enseignement vétérinaire et à d'autres enseignements, je rappellerai que le titre III comporte 57 millions de francs de crédits et que mon amendement propose seulement une réduction de 7 millions de francs des sommes destinées à l'enseignement technique agricole.

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

**M. René Tinant, rapporteur pour avis.** Oui, monsieur le président. Je répète que nous faisons confiance à M. le ministre de l'agriculture quant à la révision qu'il entreprend, mais comment pourra-t-il appliquer les décisions qui en découleront s'il ne dispose d'aucun crédit supplémentaire avant 1975 ?

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

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** Je comprends parfaitement les motifs qui ont animé M. le rapporteur Tinant. Je sais quelles sont ses inquiétudes quant à l'enseignement agricole aussi bien public que privé, car j'ai eu l'occasion de m'en entretenir longuement avec lui.

Très franchement, je ne crois pas que la procédure qu'il propose soit la mieux adaptée à la recherche d'une solution à ce problème.

C'est vrai que j'ai pris l'engagement formel de terminer, avant deux mois, la procédure que j'ai entamée ; c'est vrai que j'ai pris l'engagement d'appeler les responsables désignés par les commissions compétentes du Parlement à apprécier la politique qui sera préalablement définie entre la profession et l'administration. A cet égard, je précise tout de suite à M. Tinant que ce n'est pas au mois de janvier, mais au mois de décembre que j'ai l'intention de procéder à cette consultation.

Il va de soi que le rapporteur de la loi de 1960 sera invité à apporter sa collaboration. Cela me paraît être la moindre des choses. Dans mon esprit, il ne s'agit pas de demander à tous les sénateurs d'être présents mais de faire appel à ceux qui ont le plus de compétences dans ce domaine et qui sont désignés par leurs pairs.

Ce travail nous conduira très certainement à réapprécier un certain nombre d'actions et, par voie de conséquence, à transférer certains crédits. Je ne veux pas préjuger de la décision qui sera prise. J'ai de la concertation une conception qui m'empêche, au départ, de faire valoir quelque idée préconçue que ce soit.

Je ne peux donc préjuger des résultats de cette procédure, mais il est certain que des transferts seront opérés au profit des actions jugées prioritaires et au détriment de celles jugées — il y en a déjà un certain nombre — comme étant moins nécessaires, parfois même inutiles.

C'est la raison pour laquelle je ne crois pas, je le répète, qu'il s'agisse là d'un problème fondamental de crédits pour le budget de 1975. La réforme allant dans le même esprit que celui que nous avons défini au cours de notre entretien en commission, nous devons certainement tirer des conclusions. Le ministre de l'agriculture aura alors beaucoup plus de poids, ayant lui-même fait un effort de discipline et de définition, pour demander à son collègue ministre de l'économie et des finances une augmentation des crédits mis à la disposition de l'agriculture. Cette procédure, à laquelle je comprends fort bien que l'on puisse avoir recours, dans le cas particulier, non seulement ne me paraît pas adaptée au but recherché, mais, étant donné l'état

actuel du dossier que je peux présenter à mon collègue des finances, elle doit être couronnée de succès. Je ne souhaite pas, pour ma part, qu'elle vienne entraver psychologiquement l'effort important et difficile, croyez-le bien, que j'ai entrepris dans ce domaine. C'est pourquoi, monsieur le rapporteur, je souhaite très vivement qu'après avoir entendu M. le rapporteur général, vous acceptiez de retirer votre amendement. (*Applaudissements.*)

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

**M. René Tinant, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, la commission m'a mandaté pour déposer cet amendement, je n'ai donc aucune raison de le retirer.

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

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général.** Monsieur le ministre, nous nous trouvons là devant une situation qui nous est malheureusement bien familière depuis que la Constitution nous interdit d'augmenter les dépenses et de diminuer les recettes. Notre assemblée, comme l'autre d'ailleurs, se trouve donc dépourvue des moyens d'intervention. Il nous serait pourtant très agréable de pouvoir disposer dans une certaine limite, comme je l'ai suggéré à M. le ministre de l'économie et des finances, d'une marge de manœuvre pour nous prononcer. Le fait que nous ne l'ayons pas, justifie tout à fait le dépôt de ce genre d'amendement.

Je me tourne maintenant vers vous, mes chers collègues. Le vote de cet amendement mettrait les membres de la commission mixte paritaire dans une situation impossible. (*Nombreuses marques d'approbation.*)

Et cela pour une raison très simple. Vous connaissez, en effet, les incidents qui ont marqué le début de la discussion budgétaire. Ils n'ont pas donné au ministère des finances toute l'euphorie nécessaire pour accepter un certain nombre d'opérations.

Je suis donc intimement convaincu, je vous le dis très franchement, que le désir très légitime que vous exprimez tous, ne pourra pas être satisfait par M. le ministre des finances. Et alors nous courrons un risque très grave. La somme supprimée étant extrêmement importante, il n'est pas exclu — je ne voudrais pas lui souffler de mauvaises intentions, mais je suis obligé de faire attention — qu'il trouve, à l'intérieur de cette somme importante, de quoi faire, lui, des économies.

Dans ces conditions, nous nous trouverons, en commission mixte paritaire, ou même après, en présence d'amendements bloqués par le Gouvernement. La situation serait alors inextricable. C'est la raison pour laquelle je me suis permis de vous demander de réfléchir à cette situation. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

**M. Guy Petit.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Petit contre l'amendement.

**M. Guy Petit.** Monsieur le président, monsieur le ministre, je crois que notre collègue M. Tinant se trouve dans une situation embarrassée car il a reçu mandat de sa commission de défendre cet amendement. Il nous met tous, cela vient d'être excellemment dit, dans la même situation. Je sais que l'article 40 de la Constitution ne donne pas beaucoup de marge au Parlement pour exprimer sa volonté mais les débats ont été assez explicites, et la réponse de M. le ministre de l'agriculture a été assez claire et assez nette en ce qui concerne l'aide qu'il entend apporter tant à l'enseignement agricole public qu'à l'enseignement agricole privé. Quant au fond, nous sommes tous d'accord. Il s'agit de rechercher les moyens les plus efficaces.

Je ne crois pas que les membres de mon groupe pourront vous suivre en votant une importante réduction de crédits à seule fin, comme vient d'ailleurs de le souligner M. le rapporteur général, d'obtenir une augmentation. Voilà qui paraît paradoxal, mais c'est le seul moyen. Il n'est pas nouveau, on l'employait déjà avant l'application de l'article 40 de la Constitution, lorsque existait l'article 1<sup>er</sup> de la loi des maxima sur les réductions indicatives pour obtenir après discussions, pourparlers, navettes, une augmentation de crédits.

Etant donné qu'au fond, nous sommes tous disposés à aider M. le ministre après avoir pris acte de ses déclarations très claires, je ne vois pas pourquoi nous voterions cet amendement, dont chacun sait que son objectif est contraire à sa raison d'être.

Dans ces conditions, j'espère que M. Tinant pourra retirer son amendement, malgré le mandat qui lui a été confié. Il serait fâcheux de voter dans la confusion car, par la suite, ce genre de vote est souvent faussement interprété par la profession et les agriculteurs. On dira à ceux qui se seront prononcés contre

l'amendement qu'ils s'opposent à une augmentation des crédits, et l'on reprochera à ceux qui l'auront voté de diminuer les crédits alors qu'on souhaite une augmentation. Nous sommes donc en plein paradoxe.

Dans ces conditions, je suis convaincu que mon groupe se prononcera contre l'amendement.

**M. Etienne Dailly.** Je demande la parole.

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

**M. Etienne Dailly.** Il n'est pas question, monsieur le président, de vous demander la parole pour autre chose. Je voudrais simplement dire au Sénat que si M. Tinant est dans doute « embarrassé » — comme l'a fait observer M. Guy Petit — pour retirer cet amendement, par contre — et contrairement aux propos de M. Guy Petit — notre situation ne me paraît pas « embarrassante » du tout. M. Guy Petit a ajouté que nous allons « voter dans la confusion ». Je pense, au contraire, que nous voterons en pleine clarté, et je voudrais indiquer pourquoi.

Sur le fond, tout le monde est d'accord ici, tout le monde fait siennes les préoccupations exprimées par M. Tinant au nom de sa commission. Et quand je dis tout le monde, cela signifie non seulement tous les sénateurs, mais aussi le Gouvernement.

Le ministre nous a clairement fait connaître, et à deux reprises différentes — hier d'abord, aujourd'hui ensuite — ses intentions. Il a même précisé les conditions dans lesquelles il allait réaliser cette concertation préalable, cette réflexion commune à laquelle il est préparé. Il nous a même dit dans quelles conditions se réunirait le groupe de travail, prévu qui y participerait et tout cela nous donne satisfaction.

Une fois cette réflexion intervenue et les objectifs déterminés pour l'année scolaire 1975-1976, il se considère comme mieux placé pour obtenir de son collègue des finances les crédits nécessaires à la mise en œuvre du plan qui doit donner un élan nouveau à l'enseignement technique agricole.

Alors, à partir du moment où nous sommes tous d'accord, quelle peut donc être la finalité de cet amendement ? Qu'on le veuille ou non on ne pourra pas, s'il est voté, ne pas en conclure que nous n'avons pas confiance dans les engagements de M. Chirac.

C'est ainsi finalement que le problème se présente, et pas autrement.

Alors, compte tenu des engagements qui ont été pris ici, compte tenu des qualités de l'homme qui est au banc du Gouvernement et envers qui le Sénat n'entend manifester aucune défiance et qu'il entend « aider » comme l'a dit M. Tinant lui-même ; compte tenu, d'autre part, des risques techniques qu'a soulignés M. le rapporteur général — ils ne sont pas négligeables, mesdames, messieurs — et du caractère dangereux que pourrait avoir cette mesure de suppression de crédits du fait des intentions que M. le rapporteur général croit pouvoir prêter au ministère des finances, et tout en comprenant très bien l'intention des auteurs de l'amendement — s'il n'avait d'ailleurs fait que permettre ce débat, ce serait déjà une bonne chose — il ne nous faut pas voter l'amendement qui nous est proposé. Seuls pourront le voter ceux qui ne croient pas aux engagements qui viennent d'être pris devant nous.

Voilà pourquoi j'invite en toute clarté le Sénat à ne pas adopter cet amendement. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

**M. René Tinant, rapporteur pour avis.** Le dépôt de ces amendements a tout de même eu une conséquence heureuse, puisqu'il nous a permis d'avoir dans cette enceinte un débat intéressant et qui, je crois, sera utile. (*Très bien ! très bien ! sur de nombreuses travées.*)

Je ne voulais pas retirer mon amendement, mais, après les conseils que vient de me donner M. le rapporteur général, pour qui j'ai beaucoup d'estime...

**M. Joseph Raybaud.** Très bien !

**M. René Tinant, rapporteur spécial.** ... et face aux dangers qu'il a évoqués, je le retire, ainsi que les amendements n° 89 et n° 90 sur les titres V et VI. (*Applaudissements des travées de l'U. C. D. P. à la droite.*)

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

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général.** Je tiens à remercier très sincèrement la commission des affaires culturelles et son rapporteur, parce que c'est là la seule méthode pour essayer de donner satisfaction aux vœux qui ont été exprimés. (*Applaudissements sur les mêmes travées.*)

**M. Léon David.** Ce n'est pas la commission qui a retiré l'amendement, mais son rapporteur, et lui seul !

**M. le président.** L'amendement n° 88 rectifié est retiré.  
Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix les crédits du titre III, au chiffre de 57.035.064 francs.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** « Titre IV, moins 1.848.384.043 francs. »

Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix les crédits du titre IV.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 239.280.000 francs. »

L'amendement n° 89 présenté par M. Tinant, au nom de la commission des affaires culturelles, a été précédemment retiré.  
Je mets aux voix les autorisations de programme.

*(Les autorisations de programme sont adoptées.)*

**M. le président.** « Crédits de paiement, 118.353.600 francs. » — *(Adopté.)*

« Titre VI. — Autorisations de programme, 1.830.569.000 francs. »

L'amendement n° 90 présenté par M. Tinant, au nom de la commission des affaires culturelles, a été précédemment retiré.  
Je mets aux voix les autorisations de programme.

*(Les autorisations de programme sont adoptées.)*

**M. le président.** « Crédits de paiement, 488.679.000 francs. » — *(Adopté.)*

Nous avons terminé l'examen des dispositions du projet de loi de finances relatives au ministère de l'agriculture et du développement rural.

A ce point du débat, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à quinze heures quinze. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures vingt minutes.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

#### Prestations sociales agricoles.

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

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Max Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne sais si la continuité est synonyme de qualité puisque, pour la quinzième fois, je rapporte devant cette assemblée le budget annexe des prestations sociales agricoles.

Mais j'ai le devoir de m'excuser et d'excuser la commission des finances parce que notre rapport contient deux « coquilles ». La première est à la page 2, où il faut lire, à la première ligne, après le cinquième paragraphe : « des prestations familiales versées aux salariés et aux non-salariés de l'agriculture ». C'est l'expression « non-salariés » qui a « sauté » à la composition.

La deuxième erreur, moins sérieuse, concerne la page 4, première ligne, où il faut lire : « Enfin, dans cette période, s'est inséré par la loi n° 61-89 du 25 janvier 1961 le régime des assurances... », la suite étant sans changement.

Cela étant dit, je voudrais, mes chers collègues, analyser le budget annexe des prestations sociales agricoles et procéder selon trois chapitres. Le premier a trait à l'historique du régime social qui régit l'agriculture française, le second concernera l'analyse de ce budget et le troisième permettra de tirer les conclusions de cette analyse, aux résultats des faits et des éléments nouveaux que ce budget contient et dans la perspective des budgets ultérieurs.

Pour la commodité et la brièveté de mon propos, je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, de m'autoriser à utiliser l'expression abrégée B. A. P. S. A., au lieu de budget annexe des prestations sociales agricoles.

Le B. A. P. S. A. appelle, cette année, des considérations importantes qui prévoient une évolution de l'ensemble des régimes particuliers de prestations sociales vers une parité minimum avec les prestations du régime général de sécurité sociale.

Mais, avant d'aborder l'analyse et la philosophie du document, et avec l'espoir de le mieux comprendre, il n'est pas inutile de rappeler rapidement l'historique du B. A. P. S. A.

Les prestations familiales agricoles furent créées par la loi du 16 juillet 1949. Elles constituaient, à l'époque, un budget annexe soumis à la sanction du Parlement en même temps que le budget général.

L'article 54 de la loi de finances pour 1960, onze ans après, transforma le budget des prestations familiales en budget annexe des prestations sociales agricoles, le B. A. P. S. A., et c'est sous cette dénomination que nous l'examinerons encore aujourd'hui.

La loi du 25 janvier 1961 créa le régime des assurances maladie, invalidité et maternité des exploitants agricoles, appelé, en abréviation, l'Amexa, et dont l'effet fut fixé à partir du 1<sup>er</sup> avril 1961.

C'est ainsi que, dans le budget de 1962, fut ouvert, au titre de l'Amexa, le quatrième volet du régime de sécurité sociale des exploitants.

L'article 9 de la loi de finances pour 1963 a transféré, à partir du 1<sup>er</sup> janvier de cette année-là, au régime général de la sécurité sociale la charge financière du régime des salariés agricoles, en continuant, néanmoins, à confier la gestion de ce régime aux caisses de la mutualité sociale agricole.

Cette dernière disposition semble avoir été une première étape du regroupement partiel du régime des salariés avec le régime général de sécurité sociale et, depuis, le B. A. P. S. A. ne concerne plus que les exploitants, à l'exclusion des salariés.

Enfin, la loi de finances pour 1960, complétée par la loi du 25 janvier 1961, créant l'Amexa a réalisé l'unification de l'ensemble des dispositions qui constituent le B. A. P. S. A.

N'est-ce pas déjà une première mesure qui préfigeait la perspective de l'unification du budget social de la nation ?

Ce regroupement, à l'intérieur du B. A. P. S. A., des quatre régimes sociaux de l'agriculture a permis de réaliser, sur le plan professionnel, une solidarité entre les divers risques. Il a constitué alors la justification d'en appeler à la solidarité nationale.

Il y a lieu, maintenant, d'examiner quelle a été l'évolution de ce budget depuis 1962 jusqu'à aujourd'hui. En 1962, le B. A. P. S. A., qui couvrait alors le régime des exploitants et des salariés, était d'un montant de 4.200 millions de francs. En 1974, douze ans après, les deux budgets confondus — car on ne peut comparer que des choses comparables — sont respectivement de 13.250 millions de francs et de 6.240 millions de francs, soit 19.500 millions de francs. En les comparant aux 4.200 millions de 1962, nous constatons un accroissement de plus de 480 p. 100 en douze ans.

De 1963 à 1974, le B. A. P. S. A. des seuls exploitants passe de 3.191 millions de francs à 13.284 millions de francs, faisant ressortir, en onze ans, une majoration de 416 p. 100.

L'effort fait depuis douze ans par les divers gouvernements qui se sont succédé est méritoire. Il nous situe, au niveau des pays du Marché commun, nettement en tête quant au montant moyen des prestations servies par chef d'exploitation, avec 1.142 unités de compte contre 440 à l'Italie.

Il faut reconnaître que la répartition des dépenses entre les différentes branches de la sécurité sociale des exploitants et de leurs familles est assez différente entre les six pays, et le tableau qui est situé à la page 5 du rapport, auquel vous pourrez vous référer, éclairera cette remarque.

Parlant du budget de l'agriculture, avec la parfaite connaissance qu'il a d'un dossier pourtant complexe, notre collègue et ami, M. Driant, annonçait avec raison que l'agriculture française est une pièce maîtresse de l'économie du pays.

C'est donc, au niveau du budget social de la Nation, le B. A. P. S. A. qui assure la protection sociale des agriculteurs.

L'analyse faite dans le rapport écrit qui vous a été distribué permet de constater que, pour la première fois, alors que nous le proclamions depuis quinze ans, avec les organisations professionnelles, la progression des recettes à provenir des cotisations professionnelles, qui est de 13,50 p. 100, quoique supérieure au taux de progression des dépenses, correspond à la moyenne de progression du revenu agricole au cours des trois dernières années.

Nous souhaitons que ce parallélisme soit maintenu et respecté. Il constitue l'affirmation d'un principe équitable et un progrès important sur les bases initiales de financement du B. A. P. S. A., tel qu'il existait il y a douze ans, à savoir 30 p. 100 pour le financement professionnel direct, 20 p. 100 pour la taxe sur les produits et 50 p. 100 à provenir d'un financement extra-professionnel.

Entre cette répartition, qui, depuis quelques années, a été largement démentie par le pouvoir d'achat des agriculteurs et par leur revenu, et le principe d'une répartition correspondant au revenu agricole, il y a la même différence qu'entre une participation spécifique et une participation *ad valorem*.

Telle est la première constatation qui ressort — elle est d'importance — de l'examen du budget de 1974.

Mais la seconde novation qui apparaît à l'analyse du B. A. P. S. A. est l'institution, dans les recettes du budget, de la compensation démographique. En effet, la justification de cette compensation et des subventions de l'Etat est à la fois d'ordre démographique, pyramide des âges, et économique, sous-rémunérations, surtout pour certaines régions.

D'ailleurs, cette compensation généralisée entre tous les régimes et tous les risques couverts par la sécurité sociale a deux objectifs : le premier consiste à créer un mécanisme de compensation des charges démographiques des régimes de sécurité sociale permettant de corriger les déséquilibres de financement de certains d'entre eux, provoqués par les mutations sociales et économiques et le déplacement de la population active entre les secteurs professionnels.

Le deuxième objectif consiste à respecter l'autonomie traditionnelle des différents régimes de sécurité sociale. C'est ainsi que le montant de l'indemnité compensatrice, au titre de la démographie, s'établit dans le B. A. P. S. A. de 1974 pour 1.856 millions de francs au titre de la compensation vieillesse, pour 581 millions de francs au titre de la compensation maladie et pour 328 millions de francs au titre des prestations familiales.

D'ailleurs les dépenses sociales des cinq prochaines années ne manqueront pas d'augmenter à une cadence rapide. Les retraites de base seront valorisées : elles doubleront en cinq ans. Les prestations familiales devront aller vers une ré-indexation. Les décisions arrêtées par le Gouvernement récemment s'appliqueront à l'agriculture sans incidence sur les cotisations lorsqu'elles auront été entérinées par le Parlement, et tout cela impose une compensation démographique entre les régimes.

Mais cette étape de compensation démographique, si elle est en soi justifiée, doit continuer à être complétée par une compensation économique. Cette compensation apparaît dans la ligne du B. A. P. S. A. de 1974 créée à cet effet pour près de 2.800 millions de francs. Elle ne doit pas apparaître comme une dépense budgétaire dont bénéficie l'agriculture. En ce qui concerne cette compensation, tous renseignements ont été précisés dans le tome II du rapport de M. le rapporteur général de la commission des finances pour expliciter l'article 12 A nouveau qui remplace l'article 11 qui figurait dans le bleu initial du budget.

Quelle est donc la part du budget social des exploitants financée par les exploitants eux-mêmes ? La participation de la profession dans le budget de 1974 s'établit comme suit : lignes 1 à 6 correspondant au financement direct, 2.437 millions de francs ; lignes 7 à 12 correspondant aux taxes sur les produits, 560 millions de francs ; cotisations pour prestations familiales du budget des salariés correspondant à la recette de la ligne 1 du B. A. P. S. A., 360 millions de francs, et enfin — car il faut en parler — les cotisations complémentaires de gestion que paient les exploitants en dehors et au-delà des cotisations techniques, 1.134 millions de francs. L'ensemble de la participation de la profession au système de protection sociale de l'agriculture est donc de 4.491 millions qui, rapprochés des 13.294 millions représentant l'ensemble du B. A. P. S. A., constituent une contribution d'environ 33 p. 100, comme l'avait exposé M. le ministre de l'agriculture lorsqu'il est venu devant notre commission.

Quant aux dépenses, leurs variations comportent, dans le rapport écrit, les explications nécessaires.

D'aucuns se sont demandé si nous n'allions pas avec vingt ans de retard, « parce que les affaires n'étaient, paraît-il, pas mûres », vers l'adoption par le Parlement de la proposition Temple, déposée en 1953-1954. A ce propos, M. le ministre de l'agriculture a été formel, tant devant la commission des finances qu'à l'extérieur. Le regroupement et la parité des prestations ne doivent pas compromettre mais, au contraire, respecter l'autonomie et les structures des caisses des régimes particuliers. La présentation du B. A. P. S. A. doit être améliorée pour faire apparaître le volume réel du financement assuré par les exploitations, tant par leurs cotisations que par les taxes sur les produits auxquelles s'ajoutent les cotisations complémentaires dont nous venons de parler.

Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est sous le bénéfice de cette analyse et des renseignements complémentaires de ce rapport oral que la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget annexe des prestations sociales agricoles dont votre rapporteur souhaite l'adoption. (Applaudissements).

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

**M. Jean Gravier, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, ma tâche sera particulièrement facilitée

à la suite du rapport précis et documenté de notre excellent collègue M. Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances.

Le budget annexe des prestations sociales agricoles pour 1974 s'élève, je le rappelle, à 13.284 millions de francs, soit une augmentation de 12,41 p. 100 par rapport au budget de 1973.

En ce qui concerne les ressources, nous retrouvons les rubriques habituelles. Il est donc inutile de revenir sur chacune d'elles.

J'observerai pourtant que les cotisations professionnelles progressent dans une proportion semblable à l'évolution moyenne du revenu agricole, au cours des trois dernières années. Il s'agit là d'un parallélisme auquel est très attachée la profession agricole.

Les producteurs de lait ayant exprimé quelque inquiétude sur la diminution du produit de la taxe sur les corps gras alimentaires, je vous avais interrogé, monsieur le ministre, lorsque vous aviez présenté le budget annexe des prestations sociales agricoles devant la commission des affaires sociales. Vous aviez pu alors me donner l'assurance qu'il ne s'agissait pas d'une réduction du taux de la taxe, mais seulement d'une diminution due à une baisse des tonnages de corps gras importés. Cette assurance sera aussi appréciée par les professionnels.

Nous avons ensuite noté que le total des ressources de compensation et des subventions de l'Etat s'élevait à 4.594 millions de francs, alors que les subventions, quel que soit leur nom, pour 1973, s'élevaient seulement à 3.992 millions de francs.

Ces crédits permettront le versement de toutes les prestations actuellement prévues par la législation. Mais nous souhaitons que les dispositions désormais envisagées à la suite du conseil des ministres du 26 septembre dernier puissent, dans les meilleurs délais, s'appliquer pleinement au régime des exploitants agricoles.

Il s'agit, rappelons-le, essentiellement de la progression du pouvoir d'achat des prestations familiales, de l'instauration du minimum vieillesse, de l'amélioration du sort des handicapés et d'un certain nombre d'autres mesures annexes. Nous avons noté que ces adaptations se feraient après le vote des textes nécessaires par le Parlement, sans aucun accroissement des charges professionnelles telles qu'elles sont prévues par le B. A. P. S. A.

C'est d'ailleurs le problème de l'adaptation au régime des exploitants agricoles des mesures prises pour les travailleurs salariés qui a surtout retenu l'attention de votre commission des affaires sociales. Nous n'oublions pas, en effet, le retard trop souvent constaté dans ce domaine ni les hésitations qui se sont plus récemment manifestées en ce qui concerne la date d'application des dispositions prévues pour la pension de réversion à cinquante-cinq ans des veuves d'exploitants.

Je rappellerai donc brièvement les mesures nouvelles attendues par la profession agricole concernant la recherche d'une totale parité, c'est-à-dire certaines prestations qu'il convient soit d'adapter, soit d'améliorer : l'harmonisation de l'allocation de la mère au foyer avec l'allocation de salaire unique versée aux salariés du régime général, l'amélioration des conditions d'attribution des pensions d'invalidité et de leur montant, l'extension de l'invalidité aux épouses d'exploitants, la mise au point de modalités équitables pour la retraite complémentaire des coexploitants et des associés d'exploitation, la bonification d'ancienneté pour le calcul de la retraite des mères de famille selon le nombre d'enfants élevés. Sur ce dernier point, monsieur le ministre, vous avez bien voulu tout récemment me préciser que cette préoccupation retenait tout particulièrement l'attention du Gouvernement.

Je désire aussi, monsieur le ministre, attirer votre attention sur l'opportunité de résoudre rapidement les problèmes posés par l'extension au régime des exploitants agricoles de l'aide sous forme de prêts à l'équipement mobilier et ménager et au logement des jeunes ménages telle qu'elle est prévue, pour les salariés, par l'arrêté du 17 novembre 1972.

**M. Jacques Henriet.** Me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Jean Gravier, rapporteur pour avis.** Je vous en prie.

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

**M. Jacques Henriet.** Je vous remercie, mon cher collègue, de me donner l'autorisation de vous interrompre car je suis très heureux de reprendre, devant M. le ministre, l'examen du problème dont vous venez de parler : le prêt aux jeunes ménages.

Je voudrais rappeler à M. le ministre de l'agriculture que, lors de l'étude des options du VI<sup>e</sup> Plan, j'avais proposé ce que j'avais alors appelé « le crédit familial ». Cette suggestion a été ensuite reprise et appliquée par le Gouvernement, sous le nom de « prêt aux jeunes ménages ».

A l'époque, M. Dechartre m'avait dit que le Gouvernement acceptait cette proposition et avait chargé un éminent haut fonctionnaire, M. Massenet, de la mettre en musique ce qui a été fait. (*Sourires.*) Je sais que, dans le régime général, le prêt aux jeunes ménages est accordé, encore qu'il fasse l'objet de restrictions que je n'approuve pas.

Or, aujourd'hui, le problème se pose pour les jeunes agriculteurs avec d'autant plus d'acuité que, dans le rapport de mon éminent collègue M. Gravier, j'ai lu que le nombre des familles bénéficiaires des allocations de maternité a diminué deux fois plus en 1972 qu'en 1971. Je vois là une preuve de la dénatalité française et une répercussion de ce que je crois devoir appeler « l'abominable loi Neuwirth ». Aussi ce prêt aux jeunes ménages doit-il être, à mon sens, une incitation-choc à la natalité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, à l'époque, je l'avais proposé.

Je vous demande, par conséquent, monsieur le ministre, d'avoir la bienveillance d'étudier ce problème pour essayer de donner satisfaction aux jeunes agriculteurs. Je sais que vous rencontrez des difficultés parce que vous ne disposez pas de crédits aussi importants que ceux de la caisse d'allocations familiales.

Quoi qu'il en soit, je vais me permettre de rappeler la formule d'incitation à la natalité que j'avais proposée. Je suggérerais le prêt d'une certaine somme aux jeunes ménages avec un taux d'intérêt d'environ 6 p. 100 sur une durée de quinze ans. A la naissance du premier enfant, ce taux tombait à 3 p. 100 et à celle du deuxième enfant, il était nul. A la naissance du troisième enfant — ceci est capital parce que les familles françaises ont en moyenne 2,3 enfants et que pour maintenir la natalité française il faudrait qu'elles en aient au moins trois — l'intérêt n'existant plus, le capital a rembourser diminuait de 50 p. 100. Enfin, à la naissance du quatrième enfant, le jeune ménage était quitte.

Vous voyez que c'était bien là une incitation-choc à la natalité, et je vous demande éventuellement de prendre contact avec votre collègue M. Gorse pour la réalisation d'une formule semblable à celle que je viens de vous exposer. Elle serait très heureusement accueillie par les jeunes agriculteurs et elle contribuerait à améliorer la natalité française. (*Très bien, très bien ! à droite.*)

**M. Jean Gravier, rapporteur pour avis.** Au-delà des chiffres inscrits dans ce budget annexe des prestations sociales agricoles, nous ne devons pas oublier que les exploitants agricoles supportent des charges complémentaires importantes en ce qui concerne les frais de gestion des caisses, l'action sanitaire et sociale, le contrôle médical ou la médecine préventive. Ils supportent également des charges pour leur propre garantie en matière d'accidents du travail et pour la sécurité sociale de leurs salariés, étant rappelé que désormais la mutualité sociale agricole gère aussi le risque « accidents du travail » des salariés.

A cet égard, nous observerons que le taux des cotisations incombant aux exploitants agricoles est particulièrement élevé. Ce problème a déjà été évoqué hier, monsieur le ministre, en particulier par notre collègue M. Sordel. Je n'y reviendrai pas longuement, sinon pour souligner que paraît anormalement lourde la charge assumée par la profession, du fait de dispositions sévères prises pour répercuter sur les cotisations l'indemnisation des compagnies d'assurances, dispositions qui — il convient de le souligner — marquent une distorsion pour le moins curieuse par rapport à celles qui furent naguère mises en œuvre lors du transfert des accidents du travail à la sécurité sociale du régime général.

Le B. A. P. S. A. de l'exercice 1975, c'est-à-dire de l'année prochaine, traduira sans doute les dispositions que nous devons prendre au cours de notre prochaine session en vue de la recherche d'une meilleure solidarité et d'une meilleure adaptation des mécanismes de compensation. Mon propos n'est pas aujourd'hui d'anticiper dans ce domaine. Je rappellerai seulement que ces techniques et ces novations ne devront pas altérer le caractère spécifique du régime agricole, c'est-à-dire de la mutualité sociale agricole, qui donne satisfaction aux agriculteurs.

J'observerai d'ailleurs que les exploitants et les salariés agricoles seront appelés en mars prochain à renouveler une partie des administrateurs de leurs organismes de mutualité. Je formulerai le souhait qu'une participation importante à ces élections puisse traduire et affirmer l'estime et l'attachement du monde agricole à son régime de protection sociale.

Telles sont, mes chers collègues, les brèves observations que je souhaitais soumettre à votre réflexion, en complément des indications données par M. Monichon.

Au nom de votre commission des affaires sociales unanime, je vous invite à adopter le budget annexe des prestations sociales agricoles (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Eberhard.

**M. Jacques Eberhard.** Je présenterai trois observations à propos du B. A. P. S. A. D'abord, c'est déjà un budget qui est dépassé et donc partiellement inexact. Ensuite, il n'assure pas de véritables prestations sociales. Enfin, il est injuste en ce qui concerne les cotisations réclamées aux différentes catégories d'agriculteurs.

C'est un budget déjà dépassé parce que, indépendamment des répercussions de l'inflation monétaire, le Parlement a déjà mis en cause une partie des recettes prévues. Il faut bien rappeler qu'avec ce budget le Gouvernement comptait réaliser une bonne affaire au détriment des travailleurs. Il avait pensé réduire sa participation au B. A. P. S. A. en la ramenant de 3.936.500.000 francs à 1.786.900.000 francs, soit plus de 50 p. 100, la différence étant supportée par le budget général de la sécurité sociale.

Mais, après que l'Assemblée nationale eut atténué les effets de cette mesure, le Sénat — il faut le rappeler, monsieur le rapporteur Monichon — a supprimé l'article 12 A.

Je sais bien que M. le ministre a déclaré que cette absence de ressources serait compensée par un prélèvement sur d'autres chapitres du budget, mais je voudrais rendre attentif le Sénat au fait que le B. A. P. S. A. ne sera pas le seul exemple de ponction de crédits sur d'autres budgets. Ce matin, on nous a dit que les crédits de l'enseignement agricole seraient également pris sur d'autres chapitres du budget. En ce qui concerne le ministère de l'intérieur, il est prévu que la subvention globale d'équipement qui était inscrite pour mémoire et pour laquelle on a promis 100 millions de francs serait également imputée sur un autre chapitre du budget.

Dès lors, nous savons à l'évidence que certains des crédits de ce budget général que nous allons voter sont destinés par le Gouvernement à d'autres objets. Il s'agit donc bien d'un faux budget, ce qui *a posteriori* justifierait la question préalable que nous avons posée.

Ma deuxième observation, c'est que, même si l'on s'en tient au chiffre annoncé, le B. A. P. S. A. n'assure pas de véritables prestations sociales. Naturellement, on pourrait examiner les chiffres en détail. Je n'en citerai qu'un. Une enquête sur le versement des prestations vieillesse effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 1973 montre que 99 p. 100 des bénéficiaires perçoivent moins de 500 francs par mois. Je me demande qui pourrait vivre avec une retraite aussi faible !

Enfin — ce sera ma troisième observation — c'est un budget injuste car il impose proportionnellement plus les petits que les gros exploitants. D'abord, il convient de remarquer que les cotisations augmentent dans leur masse entre 14,28 et 16,12 p. 100. On nous dit que cette augmentation correspond à celle du revenu agricole. Je connais certains petits paysans qui ne s'étaient pas rendu compte que leur pouvoir d'achat avait augmenté autant l'an passé ! Que les dirigeants agricoles l'acceptent, ce n'est pas pour nous étonner, mais les petits et moyens exploitants sont d'un tout autre avis, d'autant plus qu'ils sont défavorisés en ce qui concerne les cotisations qu'ils ont à verser.

L'an passé, M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture avait bien voulu convenir, après mon intervention, qu'un problème se posait effectivement à propos des abattements de cotisations pour les exploitants ayant un revenu cadastral inférieur à 6.400 francs. Ceux-ci s'appliquent, en effet, aux seules cotisations techniques et non aux cotisations complémentaires. Malgré cet accord de principe, rien n'a été fait pour modifier cette situation et l'injustice demeure.

D'autre part, nous estimons que les tranches d'abattement sont mal réparties. Il n'est pas normal, en effet, que ce taux soit réduit de 20 p. 100 lorsque le revenu cadastral est de 1.280 francs.

Enfin et surtout, dans la mesure où, pour les plus gros exploitants, les cotisations maladie sont plafonnées à 6.400 francs de revenu cadastral et où ils bénéficient d'une exonération des cotisations cadastrales vieillesse pour la part de revenu dépassant ces 6.400 francs, on aboutit à l'injustice fiscale, favorisant les gros exploitants au détriment des petits. Il en est de même pour certaines taxes parafiscales.

Notre intention était de présenter, sur le budget de l'agriculture, des amendements tendant à remplacer les taxes parafiscales actuelles, dites de solidarité, sur le blé et les oléagineux par une taxe parafiscale exonérant les livreurs de moins de 200 quintaux et instituant un taux progressif de 1 à 3 p. 100, suivant l'importance des livraisons. Un amendement devait également être présenté en ce qui concerne les oléagineux.

Je sais bien qu'on nous aurait rétorqué qu'une telle disposition soulèverait une vive émotion parmi la profession, comme cela a été dit à l'Assemblée nationale. Tout dépend, évidemment, de ce que recouvre le mot « profession ». S'il s'agit des gros exploitants qui dirigent le plus souvent les seules organisations professionnelles reconnues par le ministre, on peut en effet

admettre qu'ils éprouveraient une certaine émotion. En revanche, s'il s'agit des 500.000 exploitants qui seraient exonérés de cette taxe et des dirigeants qu'ils se sont donnés au sein du Modef, je puis vous assurer qu'ils n'en éprouveraient aucune. Au contraire, ils savent gré aux parlementaires de penser à déposer de tels amendements.

Pour des raisons de technique réglementaire, il semble qu'il ne nous soit pas possible de déposer ces amendements au Sénat, mais je tenais à informer celui-ci de nos intentions.

Quoi qu'il en soit, le budget annexe des prestations sociales agricoles ne peut nous satisfaire, car il ne correspond pas aux intérêts de la paysannerie laborieuse.

C'est la raison pour laquelle le groupe communiste ne le votera pas. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, vos rapporteurs MM. Monichon et Gravier ont présenté ce budget du B. A. P. S. A. avec la clarté et la compétence qui leur sont coutumières, ce qui me dispensera de l'examiner dans son détail ou de revenir sur ce qu'ils ont dit excellemment.

Je voudrais, si vous le voulez bien, souligner de quelques observations les points essentiels qui le caractérisent.

Tout d'abord, la masse. M. Eberhard a beau dire qu'un effort très insuffisant est fait dans ce domaine, il faut souligner que l'effort consenti dans ce budget représente plus de 13 milliards de francs auxquels doivent s'ajouter plus de 6 milliards de francs de l'Etat au titre du régime des salariés, soit au total près de 20 milliards. Comme l'a fait très justement remarquer M. le rapporteur Monichon, l'augmentation de ces crédits depuis quelques années traduit l'effort, sans précédent dans notre histoire, qui a été réalisé pour la protection sociale de nos agriculteurs.

Ma deuxième observation est relative à l'inquiétude qui s'est fait jour au sein de votre commission compétente — qui avait bien voulu m'interroger sur ce point — quant à l'application au secteur de l'agriculture des mesures décidées par le Gouvernement, à la suite du conseil des ministres du 26 septembre dernier, pour améliorer la situation des personnes âgées, des handicapés ou des familles. L'examen par vos rapporteurs du B. A. P. S. A. avait effectivement fait apparaître que toutes les sommes nécessaires pour couvrir ces dépenses nouvelles n'y figuraient pas.

Il va de soi que, si les sommes nécessaires à la couverture des dépenses de nature réglementaire, comme la majoration du minimum vieillesse dans le cadre du projet qui tendrait à le doubler entre 1973 et 1978, y figurent bien, en revanche, d'autres mesures sont de nature législative et doivent, par conséquent, être votées d'abord par le Parlement. Il était évidemment impossible de prévoir dans ce budget des sommes destinées à couvrir des actions prévues par des textes qui n'étaient pas encore votés par le Parlement.

Je vous confirme, comme je l'ai précisé aux membres de la commission compétente, que toutes les mesures prévues au titre de ces décisions, pour l'ensemble de la nation, s'appliqueront évidemment au secteur agricole, sans que — je le dis tout de suite pour qu'il ne subsiste à cet égard aucune ambiguïté — cela implique un relèvement quelconque du niveau auquel il a été décidé de porter les cotisations, c'est-à-dire en augmentation de 13,5 p. 100 par rapport au budget de 1973.

Le troisième point que je voudrais souligner a trait à la concertation qui s'est amplifiée, pour l'élaboration de ce budget, entre le Gouvernement et des dirigeants professionnels, ces derniers, contrairement à ce que semble penser M. Eberhard, représentant très démocratiquement leurs mandants.

**M. Jacques Eberhard.** Nous verrons cela aux prochaines élections !

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** Vous le dites régulièrement depuis longtemps, monsieur Eberhard, et cela ne change, heureusement, rien à la situation. En tout cas, je me permets de vous signaler que ces représentants professionnels sont élus et légitimement investis de responsabilités, que ce sont donc mes correspondants normaux et que rien ne vous autorise à mettre en cause leur autorité ou leur légitimité. (*Applaudissements au centre, sur les travées de l'union des démocrates pour la République et à droite.*)

A cet égard, je tiens à rendre un hommage particulier à l'action de la mutualité sociale agricole qui, outre une gestion efficace qu'on lui reconnaît, traduit une faculté d'initiative et de conseil qui, je dois le souligner, m'a été particulièrement précieuse. Elle résulte, certes, de la qualité des hommes qui, au niveau départemental comme au niveau national, la dirigent mais également — c'est un point important que je voudrais souligner, car cette observation a un prolongement — de l'adaptation parfaite de cet organisme aux réalités concrètes de la gestion des affaires sociales agricoles.

La vitalité de cette institution permet d'affirmer, sans risque d'être contredit, que tous les projets qui, à un moment donné, ont pu provoquer chez certains une inquiétude concernant la mise en œuvre d'un régime unique de prestations sociales pour tous les Français et les conséquences qui pourraient en résulter pour la pérennité ou l'autonomie de gestion de la mutualité sociale agricole, sont totalement dépourvus de fondement. Je l'ai confirmé très clairement à votre commission et je le confirme encore du haut de cette tribune. D'ailleurs, en réponse à une suggestion de M. d'Andigné, le ministre des affaires sociales a accepté un amendement, à l'occasion de la première partie de la loi de finances devant le Sénat, qui le précise sans ambiguïté.

La quatrième observation concerne le montant de l'augmentation des cotisations du B. A. P. S. A. Je suis, pour ma part, très attaché — comme je l'ai été l'année dernière et comme je le suis resté cette année — à l'application, autant que faire se peut, du principe de l'adéquation des cotisations à l'augmentation moyenne des revenus pendant les trois années écoulées. C'est ce que nous avons fait cette année sur proposition des organisations professionnelles et syndicales agricoles. Il en résulte une augmentation de la prise en charge par l'Etat, puisque aussi bien le niveau des cotisations fait ressortir une participation de la profession ramenée de 18,67 p. 100 à 18,35 p. 100. M. Monichon comme M. Gravier ont d'ailleurs eu raison de souligner que ce pourcentage est fallacieux car, à la vérité — chacun le sait mais l'opinion publique parfois l'ignore — il est en fait beaucoup plus important.

C'est la raison pour laquelle j'ai tenu, cette année, à présenter les chiffres de ce budget annexe de façon un peu différente, pour permettre à chacun d'apprécier exactement la participation réelle de l'agriculture. Même si l'on veut éviter le débat — qui n'est pas prêt d'être tranché — de l'impact réel des taxes parafiscales, c'est au minimum à 35 p. 100 que, sans aucune contestation possible, on peut fixer le niveau de participation réelle de la profession.

Telles sont les observations générales que je voulais faire sur un budget qui, je le rappelle a été approuvé à l'unanimité par la commission supérieure des prestations sociales agricoles lorsqu'elle a eu, conformément à la loi, à en connaître.

Je voudrais, en terminant, répondre à deux questions qui m'ont été posées. Tout d'abord M. Gravier a souhaité que les pensions d'invalidité soient accordées aux exploitants agricoles dans les mêmes conditions qu'aux salariés, c'est-à-dire en cas d'incapacité réduite aux deux-tiers et non pas seulement en cas d'incapacité totale.

Certes, il existe une différence dans ce domaine entre les deux régimes. Je ferai toutefois remarquer que le salarié dont la capacité de travail est réduite perd, en fait, toute ressource provenant de son travail, alors que l'exploitant agricole, dans la même situation, peut conserver une certaine possibilité de diriger son exploitation.

Cela étant, je désire améliorer sensiblement la situation des exploitants agricoles sur ce point. Les observations présentées par MM. Monichon et Gravier, en commission comme en séance plénière, sont parfaitement fondées.

Dans le cadre des dispositions actuelles, les instances médicales appelées à se prononcer sur les demandes de pension ont, vous le savez, à apprécier l'invalidité en tenant compte de l'état général, des aptitudes et de la formation professionnelle, des facultés physiques et mentales du demandeur, ainsi que de ses possibilités de reclassement.

Or, à la suite d'une enquête que j'avais fait mener, à la demande de votre commission, par l'inspection des lois sociales en agriculture, il m'est apparu — j'en ai informé vos rapporteurs et votre commission — que de grandes différences existaient entre les départements dans l'appréciation de l'invalidité par les instances médicales. Si dans certains départements, le problème de la différence entre ces régimes ne se posait pas, dans d'autres, en revanche, des différenciations flagrantes d'appréciation apparaissaient entre les uns et les autres, selon qu'ils appartenaient à l'un ou l'autre régime.

C'est la raison pour laquelle, dans un premier temps, j'ai recherché une solution par la voie d'une application homogène et généreuse de la notion d'invalidité. J'ai donné des instructions extrêmement précises aux instances médicales sur la jurisprudence à appliquer dans ce domaine.

Parallèlement, les études continuent en vue d'une éventuelle adaptation des textes, conformément aux souhaits de MM. Gravier et Monichon. J'espère qu'elles aboutiront.

M. Gravier et M. le professeur Henriot ont soulevé le problème de l'extension aux agriculteurs du régime des aides à l'équipement mobilier et ménager et aux logements accordées aux jeunes ménages du régime général de sécurité sociale.

M. le professeur Henriet a rappelé, d'une part, les efforts qu'il avait faits pour obtenir ce résultat dans le cadre du régime général, d'autre part, les demandes qu'il a à maintes reprises formulées auprès du Gouvernement pour l'extension au régime agricole de ces mesures. Sa proposition, certes, est ambitieuse et probablement coûteuse, mais je dois reconnaître qu'elle présente un intérêt certain sur le plan de l'incitation à la natalité, qui est sans aucun doute un élément qui doit rester prioritaire dans nos préoccupations nationales.

Je voudrais dire, à cet égard, que les caisses de mutualité sociale, peuvent, vous le savez, accorder des aides à leurs ressortissants au titre de l'action sanitaire et sociale et dans la limite de leurs ressources.

Pour dissiper toute ambiguïté, je viens d'adresser au ministre de l'économie et des finances, à la suite de la dernière réunion de la commission compétente au cours de laquelle M. Henriet avait déjà évoqué ses préoccupations dans ce domaine, un projet d'arrêté destiné à préciser que, dans ce cadre, les caisses de mutualité sociale peuvent consentir des prêts aux jeunes ménages.

Mais les ressources consenties par les caisses à l'action sanitaire et sociale sont limitées. Je viens par conséquent effectuer une démarche auprès du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, démarche que j'avais envisagée à la suite de notre dernier entretien, en vue d'examiner avec lui la possibilité de dégager au profit des agriculteurs les moyens financiers appropriés, comme cela a été fait pour le régime général en application de l'arrêté du 17 novembre 1972 dont parlait tout à l'heure le professeur Henriet et qu'avaient évoqué également vos rapporteurs.

**M. Jacques Henriet.** Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

**M. Jacques Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural.** Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs, les quelques observations que je voulais faire sur ce projet. Je ne pense pas, bien entendu, qu'il règle tous les problèmes, c'est évident. Je pense néanmoins qu'il marque une étape supplémentaire dans un régime de protection sociale qui s'adapte chaque année davantage aux préoccupations et aux exigences du monde moderne, et qui, de plus, est géré par un instrument particulièrement bien adapté, celui de la mutualité sociale agricole à qui nous pouvons faire toute confiance pour l'application humaine et réaliste de ces différentes mesures. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe des prestations sociales agricoles et qui figurent aux articles 24 et 23 du projet de loi.

#### Article 24.

(Mesures nouvelles.)

**M. le président.** « Crédits, 1.004.975.698 francs. »

La parole est à M. Guy Petit.

**M. Guy Petit.** Je vous remercie, monsieur le ministre, des informations complémentaires que vous venez de nous donner et qui seront fort utiles pour comprendre l'évolution du B. A. P. S. A., dont l'histoire est ancienne, vers sa dernière étape, qu'il n'a pas encore atteinte.

Même lorsque ce budget annexe des prestations sociales agricoles n'existait pas, nous nous efforcions de trouver chaque année des ressources pour fournir aux agriculteurs des prestations, plus modestes que celles d'aujourd'hui, certes, mais sans leur demander de verser une cotisation trop lourde.

Vous avez souligné, après M. le rapporteur, que la participation qui incombe aux bénéficiaires de ces prestations est de l'ordre de 35 p. 100, si l'on y ajoute les taxes qui sont perçues sur certains produits agricoles. A cet égard, je voudrais vous donner mon sentiment, car un grave malentendu existe depuis longtemps sur le concours que l'on demande au régime général.

Il est vrai que le Sénat a disjoint, je crois, l'article 11 du projet de loi de finances pour 1974 relatif à cette disposition.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Guy Petit.** Je vous en prie, car j'aimerais avoir une précision, monsieur le rapporteur général, n'ayant malheureusement pu assister à cette séance.

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

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général.** Voilà comment les choses se sont passées, mon cher collègue.

Le projet gouvernemental comportait un article 11 qui modifiait profondément le régime de la sécurité sociale. Cet article 11 a connu quelques vicissitudes à l'Assemblée nationale. Il a d'abord été repoussé. Une nouvelle rédaction a été présentée qui a été acceptée par le Gouvernement et votée par l'Assemblée nationale.

Au Sénat, nous avons proposé une nouvelle rédaction de ce texte. Celui-ci a subi un sort malheureux en cours de discussion. De plus, des amendements ont vidé l'article 12 A nouveau de sa substance. Enfin, l'article 12 a été retiré par le Gouvernement dans des conditions — je dois le dire, monsieur le ministre — qui me paraissent très discutables. Mais il est probable qu'un article nouveau sera élaboré au cours de la discussion en commission mixte paritaire.

**M. Guy Petit.** Je vous remercie, monsieur le rapporteur général, de ces précisions fort utiles. Il y aura certainement un nouvel article, et par conséquent, le principe vaut toujours.

Depuis de nombreuses années des protestations sont émises à l'encontre des agriculteurs par les assujettis au régime général, et plus récemment par les commerçants et les artisans. Ces protestations se sont manifestées aussi au cours de la discussion de la loi d'orientation dite « loi Royer ».

Les uns disent : « Nous payons des cotisations, part salariale et part patronale ; par conséquent, nous entrons dans le cadre du régime général. »

Alors, au nom de la logique, ils demandent que certaines autres catégories, qui réclament une assimilation complète — c'est l'objectif poursuivi par tous — ne versent à titre de cotisation qu'une partie du budget qui sert au paiement de leurs prestations sociales.

Mais, en réalité — c'est ce que l'on ne perçoit pas dans le régime général, et nous pourrions dire dans n'importe quel autre régime — qui paie en définitive, sinon la masse des consommateurs ? Et, parmi eux, il est évident que les agriculteurs versent leur part. En effet, ils sont acheteurs de tous ces articles dans lesquels est incorporé le précompte de sécurité sociale, versé au régime général.

En définitive, il s'agit là d'une mauvaise querelle et d'un malentendu. Par conséquent, je ne vois rien d'hétérodoxe dans le fait d'opérer une certaine compensation lorsque certains régimes disposent de possibilités financières dont d'autres, qui n'ont pas encore atteint, si je puis dire, l'âge adulte, ne disposent pas.

C'est dans ces conditions que nous aurons à examiner et surtout à réfléchir sur la surcompensation dont on fait un monde mais qui m'est toujours apparue comme quelque chose de normal. En effet, lorsque vous demandez une cotisation trop lourde à l'agriculteur, au commerçant ou à l'artisan, ce n'est pas sur le prix des produits qu'il peut prélever cette cotisation, parce qu'il n'a pas la possibilité, en raison des fluctuations de l'offre et de la demande, d'incorporer cette charge dans ce prix. On le voit bien maintenant que le prix de la viande à la production a fortement diminué. Il est impossible d'incorporer ces cotisations dans le prix du produit, c'est-à-dire, en définitive, comme dans les autres activités, de faire payer cette charge sociale aux consommateurs.

Il importe d'avoir cette idée présente à l'esprit si l'on veut juger sainement des opérations effectuées et qui tendent à une uniformisation, laquelle uniformisation sera, en réalité, une œuvre de justice.

Je terminerai par une dernière question. Je ne sais si je dois la poser à M. le ministre de l'agriculture ou à M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, car l'un et l'autre connaissent suffisamment — et ils l'ont montré — le budget en discussion pour pouvoir me répondre.

Nous nous étions faits des illusions, dans le passé, au fur et à mesure que le B. A. P. S. A. prenait en charge l'assurance maladie. Nous avions pensé que, les agriculteurs étant nombreux à bénéficier de l'assistance médicale gratuite, cela permettrait de dégonfler, à due concurrence de la charge d'assurance maladie supportée par le B. A. P. S. A., les charges très lourdes de l'assistance médicale gratuite à la fois pour l'Etat, les départements et les communes. Or, à notre grande surprise, plus se développait le régime des prestations maladie et plus augmentait la charge de l'aide médicale gratuite qui incombe, pour une bonne partie, aux collectivités locales.

Il y a là une anomalie et un mystère. J'aimerais qu'il soit éclairci et qu'on sache exactement pour quelles raisons, alors qu'on aurait dû enregistrer une diminution des charges des collectivités locales et de l'Etat, on a constaté de très sérieuses augmentations.

Si je pouvais avoir une réponse, j'en serais fort satisfait, ainsi que tous les maires et conseillers généraux qui siègent sur ces bancs.

**M. le président.** Monsieur Petit, vous avez dépassé votre temps de parole.

**M. Guy Petit.** Monsieur le président, je me suis laissé entraîner par le sujet que je traitais.

**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, pour ne pas ajouter au délai tendu de votre discussion, je ferai par écrit à M. Guy Petit une réponse technique sur la dernière question qu'il m'a posée. Le fond du problème, c'est qu'il y a de plus en plus de parties prenantes. C'est ce qui explique l'accroissement de l'un et l'autre budgets.

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

Je mets aux voix les crédits figurant à l'article 24 afférents aux prestations sociales agricoles.

(Ces crédits sont adoptés.)

#### Article 23.

(Services votés.)

**M. le président.** « Crédits : 12.279.053.086 francs. » — (Adopté.)

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le budget annexe des prestations sociales agricoles.

#### Transports (suite).

#### IV. — MARINE MARCHANDE

**M. le président.** Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports relatives à la section IV : Marine marchande.

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 socialiste : vingt-sept minutes ;

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

Groupe communiste : dix-sept minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les crédits affectés à la marine marchande comparés à ceux de 1973 sont en progression de 6,7 p. 100 pour les dépenses ordinaires. Pour les dépenses en capital, nous constatons que le volume des autorisations de programme pour l'aide à la construction navale, qui constituent 85 p. 100 des dépenses en capital, sont maintenues au niveau de l'année dernière.

La majoration de 21 p. 100 des crédits de paiement s'explique par l'augmentation des autorisations de programme de ces deux dernières années. L'ensemble du budget est en augmentation de 13,5 p. 100 sur 1973.

Monsieur le ministre, vous avez manifesté, à l'Assemblée nationale, une certaine satisfaction à l'égard de votre budget. Mais tant les rapporteurs que les divers intervenants ont abouti aux mêmes conclusions : notre pays n'a pas la politique maritime que lui permettent ses possibilités et que nécessitent son économie générale et son commerce extérieur, en particulier.

C'est aussi l'avis de notre commission des finances. Je n'aborderai pas, à cette tribune, l'examen en détail de tous les crédits du budget de la marine marchande pour lesquels je vous prie, mes chers collègues, de bien vouloir vous reporter à mon rapport écrit.

J'examinerai plus particulièrement les problèmes ayant trait à notre économie et à la situation de notre flotte en partant d'abord de la construction navale, pour traiter ensuite de l'armement au commerce, des pêches maritimes et m'arrêter enfin quelques instants sur les problèmes sociaux.

En ce qui concerne la construction navale, la situation est inquiétante à court et moyen termes. Les carnets de commandes, alors qu'ils étaient de plus de 5 millions de tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> janvier 1972 — la France occupait alors le quatrième rang — sont tombés à 4.300.000 tonneaux au 1<sup>er</sup> janvier 1973, ne représentant plus que 5,1 p. 100 des commandes du carnet mondial. Notre pays perd une place, une fois de plus, au profit de l'Allemagne fédérale.

Ce ne sont pas les commandes enregistrées au 1<sup>er</sup> juillet 1973 qui peuvent atténuer notre inquiétude puisqu'elles restent sensiblement les mêmes, alors que l'Angleterre, en six mois, a vu ses commandes augmenter de plus de 50 p. 100 contre 3 p. 100 pour notre pays. Si le plein emploi des capacités de production, dans certains chantiers, semble être assuré jusqu'à la fin de 1976, pour d'autres il est limité au premier semestre 1975.

En revanche, la situation est inquiétante sur les chantiers Dubigeon-Normandie, où le plein emploi n'est assuré que jusqu'au troisième trimestre 1974.

Le plan de charges est aussi préoccupant pour les petites et moyennes industries.

L'industrie de la construction navale est donc en stagnation, voire en recul, dans notre pays, alors qu'elle est en pleine expansion à l'échelle mondiale et qu'elle poursuivra, pour des raisons objectives, cette expansion, car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux, de la nécessité d'industrialisation des pays sous-développés et de la poussée démographique mondiale.

Il est vrai que les chantiers français sont exposés à une concurrence de plus en plus forte, notamment de la part du Japon, qui, au 1<sup>er</sup> juillet 1973, détenait 55 p. 100 des commandes mondiales.

Nous avons aussi à faire face à la concurrence de l'Allemagne fédérale, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, des pays socialistes qui construisent des cargos et des navires de pêche. Bientôt, nous aurons également à faire face à la concurrence des pays en voie de développement, comme l'Espagne, qui, au 1<sup>er</sup> janvier 1973, enregistrait des commandes supérieures de un million de tonneaux de jauge brute à celles de nos chantiers.

Le Gouvernement se doit donc d'envisager une véritable politique de la construction navale. Il doit prendre l'initiative d'une action concertée à l'échelon international pour sauvegarder la place de la construction navale française indispensable à notre économie.

En ce qui concerne notre flotte de commerce, c'est aussi en fonction de nos besoins nationaux et de leur évolution que nous devons examiner la situation de cette flotte.

Certes, comme vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, devant le conseil supérieur de la marine marchande, le plan de relance a permis de doubler le tonnage et de procéder à un rajeunissement de notre flotte ; mais cela est encore très loin de correspondre à nos besoins et à nos possibilités.

Les deux principaux objectifs du plan de relance consistaient, d'une part, à consolider la place de la marine marchande française dans le monde — cet objectif n'a pas été atteint — d'autre part, à stabiliser au niveau de 1968, voire de réduire, dans l'intérêt de notre économie, le déficit de notre commerce extérieur.

Or, aucun de ces deux objectifs n'a été atteint et, pour l'un comme pour l'autre, nous constatons malheureusement une aggravation.

Notre flotte marchande, après avoir été bien placée à l'échelon mondial puisqu'elle a tenu à un moment donné le cinquième rang, est tombée maintenant au onzième rang. Nous continuons, certes, à progresser en tonnage, mais nous progressons moins vite que de nombreux autres pays et notre flotte ne représente plus qu'à peine 2 p. 100 de la flotte mondiale après avoir représenté plus de 4 p. 100, alors que notre commerce maritime représente près de 7 p. 100 du commerce maritime mondial.

Comment s'étonner, dans ces conditions, que le déficit de la balance des frets et des passages ne cesse de s'aggraver ? Il était de 786 millions de francs en 1968 ; en 1971, il s'est élevé à 2.423 millions de francs. Il a donc triplé en trois ans alors que l'objectif, pour 1975, était de le stabiliser.

L'échéance fixée approche, mais si une politique maritime répondant à nos besoins ne se dégage pas au plus vite, il est à craindre que cette situation n'aille en s'aggravant.

Nous manquons de cargos de ligne, de porte-conteneurs ; le cabotage français a pratiquement disparu, eu égard aux besoins. Cette constatation a été faite par notre commission des finances et vous-même, monsieur le ministre, avez déclaré que la situation de la flotte de cabotage ne vous donnait pas satisfaction.

A ce jour, le nombre de caboteurs de moins de 500 tonneaux est de 60 unités totalisant 27.083 tonneaux de jauge brute. Une amélioration, c'est vrai, est enregistrée depuis quatre ans, tant en unités qu'en tonnage, mais elle est loin de correspondre à ce que l'on est en droit d'attendre puisque, en 1972, nous avons été amenés à solliciter 2.149 affrètements qui ont entraîné une dépense en devises de 106 millions de francs.

En 1972, le total des affrètements de toutes catégories s'est élevé à 5.200, dont 679 pétroliers. Nous sommes donc tributaires, dans ce domaine — avec la crise du pétrole on en mesure actuellement les conséquences — de l'affrètement des pétroliers.

L'affrètement ne doit avoir qu'un caractère temporaire en fonction des trafics de pointe. Or, force nous est de constater que le nombre de navires affrétés chaque année est en constante augmentation. Il semble aussi que cela devient une politique constante et permanente. Elle favorise et nourrit les pavillons de complaisance. Le Gouvernement se doit d'examiner de près un tel état de choses pour y porter remède.

Il est scandaleux de voir que des armements français vendent des navires à l'étranger pour les affréter ensuite. Outre les conséquences sur notre balance des frets, cela a de fâcheuses répercussions sur l'emploi.

Quoi d'étonnant, dès lors, que le nombre de postes de marin et d'officier ne cesse de diminuer ? C'est une véritable hémorragie puisque plus de 20.000 emplois ont été supprimés depuis une dizaine d'années. Il est donc nécessaire et urgent de dégager une politique maritime et de s'en donner les moyens afin que notre flotte marchande soit en rapport avec nos besoins économiques et financiers.

Nous sommes à même de constater aujourd'hui que le plan de relance, tel que le Gouvernement l'a défini et appliqué, est insuffisant. C'était d'ailleurs l'avis de notre commission des finances et de notre assemblée.

Aujourd'hui, il faut réexaminer les objectifs du plan de relance, et vous n'y semblez pas hostile, monsieur le ministre. Cela suppose une révision en augmentation des crédits initialement fixés à 400 millions de francs et que notre assemblée avait déjà jugé insuffisants. Le plan de relance doit aller maintenant au-delà du VI<sup>e</sup> Plan.

Parallèlement, il y a lieu de procéder à un contrôle plus rigoureux de l'appel fait à l'affrètement de navires étrangers, et en particulier de l'utilisation des navires sous pavillon de complaisance.

Nos deux compagnies d'économie mixte auraient dû être aussi l'objet de plus d'attention de la part du Gouvernement. Or, depuis trois ans, elles n'ont reçu aucune dotation en capital.

Ce que nous savons, par contre, c'est qu'il est envisagé de regrouper ces deux compagnies. Nous voudrions connaître les modalités de cette fusion.

Le problème a fait l'objet à l'Assemblée nationale d'un incident que je ne souhaite pas voir se reproduire ici. Vous avez alors essayé, monsieur le ministre, d'expliquer les raisons qui vous ont amené à ne pas communiquer un rapport de l'inspection des finances sur certains aspects de la situation de nos deux compagnies d'économie mixte. Mais vous n'avez rien dit de l'avenir de ces deux compagnies. A cet égard, nous souhaiterions être plus informés que nous le sommes à ce jour.

J'ai enregistré avec satisfaction le projet de construction de car-ferries pour améliorer les liaisons avec la Corse. Il est effectivement paradoxal de constater que pour se rendre d'un département français à un autre, il faille passer par l'étranger. Le port de Gênes, en effet, durant toute une période de l'année, est plus utilisé que les ports de Marseille, Nice ou Toulon.

**Un sénateur socialiste.** Très bien !

**M. Louis Talamoni, rapporteur spécial.** J'en arrive aux pêches maritimes.

Leur situation préoccupe également notre commission qui a manifesté à maintes reprises son inquiétude en constatant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes, tant artisanales qu'industrielles. Ce ne sont pas les crédits prévus pour 1974 qui apporteront un changement fondamental à cette situation, puisqu'ils correspondent à une simple reconduction des crédits de l'année dernière. Il est vrai qu'en 1973 un complément relativement important avait été voté en deuxième lecture.

Vous ne manquez pas, monsieur le ministre, de nous répondre en comparant les résultats obtenus aux objectifs du VI<sup>e</sup> Plan et de dire qu'après trois années le programme sera accompli à 62 p. 100 en ce qui concerne la pêche industrielle. En effet, 43.200 tonneaux auront été réalisés alors que, dans l'hypothèse d'une progression linéaire, il aurait fallu, pour respecter les objectifs du Plan, atteindre 42.000 tonneaux. Mais les objectifs du Plan sont insuffisants par rapport à nos besoins.

En ce qui concerne la pêche artisanale, le bilan est loin d'être satisfaisant, compte tenu des objectifs du VI<sup>e</sup> Plan qui fixait un taux de croissance de 8 p. 100 par an. Ce taux n'a atteint que 3 p. 100 en 1971 et 4 p. 100 en 1972.

L'ensemble de la production, en 1972, par rapport à 1970, fait apparaître une augmentation de 16.000 tonnes. Mais, en réalité, dans le total, les huitres interviennent pour plus de 34.000 tonnes. De ce fait, le produit de la pêche proprement dite est en diminution.

A noter que le nombre des marins-pêcheurs a diminué de 5.000 ces quatre dernières années.

La valeur globale des produits débarqués est en augmentation, mais la consommation augmente régulièrement et la production ne suit pas. En conséquence, le déficit de notre com-

merce extérieur des produits de mer s'est aggravé de près de 40 p. 100 en deux ans, passant de 789 millions, en 1970, à 1 milliard 100 millions en 1972, et risque d'atteindre 1 milliard et demi en 1973.

Le Marché commun n'est pas étranger à cette situation. Les pays membres de la C. E. E. accordent des aides substantielles à leurs industries de pêches maritimes.

L'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun, dont la flotte de pêche bénéficie d'importantes subventions, tant pour sa modernisation que pour sa capacité, risque d'aggraver le déficit de notre commerce.

Il appartient au Gouvernement de tirer les conséquences d'une telle situation.

Il faut examiner les crédits affectés aux pêches maritimes en fonction de nos besoins nationaux. Le VI<sup>e</sup> Plan prévoit un taux annuel de croissance de production pour une augmentation de la consommation de l'ordre de 3,5 p. 100. Il faut donc, pour ce faire, accélérer le renouvellement et l'augmentation de capacité de notre flotte de pêche tant industrielle qu'artisanale.

N'y a-t-il pas lieu de réviser en hausse la prime d'incitation, laquelle avait été fixée à 25 p. 100, mais plafonnée à 18,5 p. 100 en 1971 et 14,5 p. 100 en 1972 et, pour certaines unités, elle a même été inférieure à 14,5 p. 100 ? Cette prime d'incitation a donc été en diminution alors qu'il y a une augmentation importante du coût de la construction. Est-ce que les objectifs mêmes du Plan, en ce qui concerne notre flotte de pêche, ne risquent-ils pas d'être remis en cause ?

N'y a-t-il pas lieu de relever la subvention accordée à tous les navires d'un type retenu par les S. I. A. et agréé par vos services afin de rattraper le retard pris au cours de ces trois dernières années ?

La dotation du F. D. E. S. de 45 millions pour le financement de réalisations prioritaires dans les secteurs des pêches artisanales et de la conchyliculture ne sont certes pas à négliger, mais sont-ils suffisants par rapport aux besoins ?

Pour la pêche industrielle, un système de bonification d'intérêt prendra le relais des prêts du F. D. E. S. Les industriels de la pêche sont réservés sur l'opportunité d'une telle réforme.

L'avenir des pêches est conditionné également par une réglementation efficace afin d'éviter une exploitation sauvage des mers et permettre en même temps la protection de « l'environnement marin ».

Le crédit inscrit à cet effet dans le budget, 4 millions de francs, a doublé, c'est vrai, par rapport à celui de 1973, mais notre commission, compte tenu de l'ampleur du problème, considère ce crédit comme insuffisant.

Cette pollution de la mer est sensible sur toutes les côtes ; elle est plus particulièrement aiguë en Méditerranée qui est pratiquement une mer fermée.

Elle rend de plus en plus aléatoire l'existence de nombreux pêcheurs et, sans esprit partisan, je partage l'anxiété de mes compatriotes insulaires. Je suis solidaire de leur manifestation de réprobation pour que l'on mette fin à l'affaire des « boues rouges » qui non seulement a fait se dresser les insulaires corses, mais a touché l'opinion publique française.

Dans le golfe de Fos, on a pu trouver aussi des traces de mercure. Le Gouvernement mesure-t-il l'importance de cette situation et apprécie-t-il à leur juste valeur les travaux faits dans ce domaine par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes ?

En ce qui concerne les problèmes sociaux, chaque année, les différents rapporteurs, dans leurs interventions tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, ne manquent pas de les évoquer après avoir rappelé les conditions de vie extrêmement dures que connaissent les marins-pêcheurs et le danger auquel ils sont exposés en permanence. Leurs exigences tendant à obtenir des conditions de travail et d'existence décentes sont pleinement justifiées.

Si dans le domaine des pensions des résultats ont été obtenus cette année, notamment en matière de rattrapage par la signature d'une série d'accords entre les organisations de marins et celles d'armateurs entraînant une amélioration de la situation à terme, il n'en est pas moins vrai que de graves injustices subsistent auxquelles il faudra mettre fin.

Alors que l'établissement national des Invalides est la plus ancienne institution de notre pays, les marins et, en particulier, les basses catégories se voient accorder des pensions inférieures à celles des salariés des secteurs privé et public.

Comment ne pas comprendre l'amertume et l'irritation des intéressés, par exemple, lorsque l'on est amené à constater que pour les veuves de marins victimes d'un accident professionnel le taux de pension est de 30 p. 100 du salaire forfaitaire lorsqu'elles atteignent leur soixantième année ou qu'elles deviennent invalides, alors que ce taux est de 50 p. 100 du salaire réel dans le régime de la sécurité sociale. Il y a des veuves pensionnées qui perçoivent à peine 21.000 anciens francs par mois.

Les pensions des marins des petites catégories restent dérisoires. Il faut donc y porter remède.

De même qu'il y a lieu de faire en sorte que disparaisse l'inégalité engendrée par le décret d'octobre 1968, lequel a certes un aspect positif en instituant un surclassement permettant ainsi à un certain nombre de marins de gagner une catégorie.

Mais, comme ce texte ne s'applique qu'aux marins prenant leur retraite après sa parution, il est partiellement négatif. Ceux qui avaient pris leur retraite quelques années, voire quelques mois, avant la date de sa promulgation ne peuvent bénéficier de ses avantages.

Monsieur le ministre, au cours du débat à l'Assemblée nationale, vous avez annoncé qu'un nouveau décret allait porter remède à cette situation. Etes-vous en mesure de nous le confirmer ?

Je voudrais m'arrêter un instant sur le douloureux drame de Cap-de-la-Hague. Nous rendons hommage aux sauveteurs et assurons de notre sympathie, au nom de notre assemblée, les familles des victimes.

Il semble que toutes les mesures de sécurité n'aient pas été prises pour éviter un tel drame. Comment se peut-il que ce secteur de la Manche et de la mer du Nord soit dépourvu de moyens modernes de sauvetage et qu'ainsi il ait fallu faire appel à la Belgique et à la Grande-Bretagne ?

Il faut tirer tous les enseignements qui s'imposent et dégager les moyens voulus pour mieux assurer le sauvetage lorsque le besoin se présente. Il ne suffit pas de renouveler le matériel. Etant donné l'accroissement du trafic maritime, il convient aussi d'en augmenter la capacité.

Je dirai seulement un mot, monsieur le ministre, de l'enseignement maritime.

La subvention, qui était de 10,3 millions pour 1973, a été majorée en cours d'année de 0,8 million pour tenir compte des besoins réels de l'A. G. E. A. M., l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime. Pour 1974, elle a été reconduite. Or, la mesure nouvelle de 0,9 million n'autorise que la simple reconduction du crédit accordé en 1973. Cela va donc s'avérer insuffisant en cours d'année. D'ailleurs des protestations sont déjà intervenues dans des écoles.

Là encore, monsieur le ministre, il y aurait peut-être lieu de revoir le problème, d'autant plus que le budget a été élaboré à une période où, du fait de l'inflation, les chiffres risquent de ne plus correspondre aux besoins.

Ma conclusion sera très brève. Elle rejoint le début de mon propos. Il faut définir une politique maritime d'ensemble en fonction de nos possibilités et de nos besoins. C'est cette absence de politique que, depuis des années, notre commission déplore.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission demande au Sénat d'adopter le budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'aborder l'examen de ce budget, je voudrais m'associer au témoignage de sympathie que mon collègue de la commission des finances vient d'exprimer à l'adresse des familles des victimes du Cap-de-la-Hague.

Il ne m'appartient pas de rechercher les causes de ce lamentable et tragique accident. L'enquête à laquelle il est en ce moment procédé nous dira où se situent les responsabilités, car il m'apparaît qu'il en a très certainement été encourues. Il est difficile d'admettre, en effet, que ce cargo ait pu, après des transformations importantes, être affecté au dragage ou au transport de graviers. Quand on sait que le service de sécurité, n'ayant sans doute pas confiance dans la stabilité de ce navire, lui imposèrent une navigation à moins de 12 miles des côtes et l'interdiction de prendre la mer avec des vents supérieurs à la force 4 il me paraît que pour un navire de 80 mètres de long, 1.500 tonnes de jauge, de telles exigences devaient le faire considérer comme dangereux, voire impropre à toute navigation. Je n'insiste pas, attendons la publication du rapport d'enquête.

Cette observation liminaire étant faite, venons-en au budget de la marine dont l'examen doit nous permettre de porter un jugement sur la politique gouvernementale en ce qui concerne les activités maritimes de notre pays.

Comment s'expriment ceux qui ont la responsabilité de cette politique maritime ?

A l'occasion d'un voyage récent en Bretagne, le Premier ministre, dans une interview accordée à un journal local, reconnaissant la vocation maritime de cette région, résumait en deux phrases les objectifs de notre politique de la marine marchande : d'une part, maintenir la place du pavillon français dans le contexte international, d'autre part, remédier au déséquilibre de la balance commerciale des produits de la mer.

Monsieur le ministre des transports, vous-même, dans une conférence de presse, le 19 juin dernier, vous exprimiez une position semblable en déclarant que le développement de la flotte et le progrès technique constituent les deux volets d'une même politique de renouveau maritime dans laquelle la France s'est engagée résolument et que le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche, indispensables pour que l'industrie française des pêches soit en mesure de répondre aux besoins de la consommation et de soutenir une concurrence de plus en plus active en raison de l'ouverture des frontières, sont également plus difficiles à réaliser en raison de l'augmentation du coût des investissements.

Armement au commerce, pêches maritimes, telles sont bien les activités dont votre commission des affaires économiques et du Plan reconnaît l'importance pour l'économie générale de notre pays.

Même si les problèmes maritimes ne retiennent pas toujours l'attention du plus grand nombre, ils doivent être au centre de nos préoccupations. Si nous approuvons les prises de position des autorités les plus haut placées, il nous appartient de voir si leurs déclarations se trouvent en harmonie avec les propositions budgétaires, ces dernières étant les seules à engager l'avenir.

En ce qui concerne l'armement au commerce, je ne formulerai que quelques observations en raison du temps qui m'est imparti et ne voulant pas que mes propos fassent double emploi, sur ce point, avec ceux de mon collègue de la commission des finances. Je rappellerai toutefois que la place occupée par nos transports maritimes dans le commerce international qui est loin de combler nos vœux, n'est tout de même pas négligeable.

Notre flotte marchande qui comportait 5.800.000 tonnes de jauge brute au 1<sup>er</sup> janvier 1970 en compte aujourd'hui plus de 8 millions et du onzième rang qu'elle occupait, hier encore, elle vient d'accéder à la dixième place. Malgré cette évolution satisfaisante, je veux rendre le Sénat attentif à l'insuffisance de notre flotte face aux besoins de notre commerce extérieur. Cette insuffisance entraîne un déficit de notre balance commerciale des frets et des passages de plus de deux milliards de francs.

Vous en êtes parfaitement conscient, monsieur le ministre, et j'ai lu avec le plus grand intérêt l'intervention que vous avez faite, le 8 novembre dernier, devant le conseil supérieur de la marine marchande. Votre ambition, avez-vous déclaré, est de voir notre flotte marchande atteindre 20 millions de tonnes en 1980. C'est audacieux mais, pour ma part, je vous félicite de votre audace. C'est le seul moyen de nous permettre de réaliser, avec la sécurité de nos approvisionnements, des économies et des gains en devises et, en même temps, de résorber le déficit de notre balance commerciale.

Ce déficit, j'entends le souligner ici, tient pour une large part au détournement de trafic et aussi au peu d'intérêt que les chargeurs portent à nos transports par mer.

N'est-il pas extravagant de constater que trois millions de tonnes de marchandises nationales transitent par des ports étrangers, sans qu'elles soient forcément reprises par nos propres navires ? N'est-il pas surprenant que, sur trois tonnes de marchandises chargées ou déchargées dans nos ports, à peine un peu plus d'une tonne soit pris en charge par des navires battant pavillon national ? Ce n'est que par une véritable politique maritime de notre Gouvernement que nous pourrions pallier ces inconvénients.

Même sur le plan de l'aide, je crains que notre budget ne constitue par une incitation suffisante. Les allocations compensatrices, malgré l'augmentation du crédit, rempliront-elles suffisamment leur rôle qui tend à libérer l'armement de charges particulièrement lourdes ?

Le plan de relance qui, après le plan Morin, a permis un renouvellement et une modernisation de la flotte sera sans doute renouvelé, mais s'appliquera-t-il à toutes les catégories de navires ?

En troisième lieu, les taux de bonification d'intérêt ne cessent d'augmenter puisque, de 4,5 p. 100 au début, ils sont aujourd'hui de 7,5 p. 1000. Cette mesure n'aura-t-elle pas pour effet de ralentir les objectifs du VI<sup>e</sup> Plan ? Pourrez-vous, monsieur le ministre, réaliser le souhait que vous formuliez au début de ce mois au conseil supérieur de la marine marchande, que les affaires de la mer deviennent l'affaire — et pourquoi pas ? — la grande affaire, non seulement des hommes de la mer, mais de tous les Français ?

Ne vous faudra-t-il pas auparavant convaincre certains de vos collègues du gouvernement et quelques hauts fonctionnaires qui ne voient le plus souvent dans la mer que les loisirs qu'ils y trouvent ?

Le deuxième point de mon exposé concerne les pêches maritimes.

Nul ne se dissimule aujourd'hui l'importance économique que revêtent les pêches maritimes, qui représentent, toutes activités confondues, un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de francs et assurent l'approvisionnement du pays en produits alimentaires de qualité. Prenons garde, en outre, de ne pas oublier que ce secteur fournit du travail à 35.000 marins et permet l'emploi de 100.000 salariés.

Du point de vue économique, il s'agit donc d'une activité importante, qui mérite d'autant plus la sollicitude du Gouvernement que, en raison de l'insuffisance de notre production, le déficit de notre commerce extérieur des produits de la pêche n'a cessé de se détériorer depuis 1958, pour atteindre en 1972 le chiffre record de 1.021 millions de francs.

C'est pourquoi les objectifs du VI<sup>e</sup> Plan tendaient essentiellement à mettre en œuvre toutes mesures utiles pour éviter l'aggravation du déficit de notre balance commerciale.

Pour ce faire, la production devait être portée de 605.000 tonnes en 1959 à 775.000 tonnes en 1975. Or les statistiques officielles fixent le tonnage débarqué en 1972 à 656.000 tonnes, ce qui est loin des prévisions du Plan.

Il eût fallu certes, pour atteindre l'objectif, respecter le programme de construction navale établi à cette fin. Ce programme prévoyait la mise en chantier de 148 navires de pêche en cinq ans : 116 chalutiers de pêche industrielle hauturière ; 10 navires congélateurs de grande pêche ; 20 thoniers océaniques congélateurs ; 2 sardinières « clippers » congélateurs, l'ensemble représentant 70.000 tonneaux de jauge brute. La réalisation de ce programme supposait un investissement global de 800 millions de francs : 220 millions provenant de l'autofinancement de la profession, dont les capacités d'emprunt pouvaient être chiffrées à 380 millions.

Il était aussi précisé que l'intervention des crédits du F. D. E. S. devait se prolonger pendant la durée du VI<sup>e</sup> Plan, la poursuite d'un tel programme supposant le maintien d'aides nationales suffisamment incitatives. Le Plan précisait même : « La réalisation du programme d'ensemble au cours des cinq années du VI<sup>e</sup> Plan rend donc particulièrement opportune l'adoption du caractère pluriannuel du plan de financement. »

Où en est-on aujourd'hui de ces belles perspectives ?

Le pourcentage de réalisation du programme de reconversion de la flotte se présente de la façon suivante, par rapport aux objectifs du Plan : chalutiers, 51 sur 116, soit 44 p. 100 ; thoniers, 9 sur 14, soit 70 p. 100 ; grande pêche, 5 sur 10, soit 50 p. 100, ce qui se traduit par 48 p. 100 en effectifs, et par 61,7 p. 100 en tonnage.

Pour les chalutiers notamment, le retard apparaît considérable. Il est évident que l'on assiste à un certain essoufflement qui s'explique, d'une part, par la hausse du coût de la construction navale, d'autre part, par les charges particulièrement lourdes qui incombent aux différents armateurs. Les primes nationales au niveau de 10 p. 100 ne peuvent plus avoir de caractère incitatif ; elles correspondent en fait à une compensation partielle de l'augmentation du coût de la construction navale. Les crédits inscrits cette année au chapitre 64-00 permettront difficilement d'aller au-delà, d'autant plus qu'une décision récente du ministère de l'économie et des finances entend supprimer le bénéfice des prêts sur le F. D. E. S. Cette mesure provoque chez les armateurs à la pêche industrielle des inquiétudes que ne fait pas disparaître le système de remplacement. Il s'agit, en effet, d'un système de bonification d'intérêt qui doit être mis en place à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974 et dont les modalités d'application ne paraissent pas de nature à favoriser l'armement à la pêche.

En effet, un chalutier moderne coûte approximativement 10 millions de francs. Les prêts du F. D. E. S. portent sur le quart de ce prix, soit 2,5 millions de francs, le taux d'intérêt étant de 3,5 p. 100. Avec la mise en vigueur du système des bonifications, le taux des prêts sera de 8,5 p. 100. La différence de taux entre les deux systèmes sera donc de 5 p. 100. Sur 2,5 millions, cette augmentation de 5 p. 100 entraînera pour l'armateur un coût supplémentaire de 125.000 francs par an. Si on ne veut pas imposer à l'armement une charge nouvelle très lourde, n'est-il pas indispensable que les prêts bonifiés ne portent pas seulement sur les 25 p. 100 que constitue l'aide du F. D. E. S., mais sur les 40 à 50 p. 100 du prix des navires ?

En ce qui concerne les aides du F. E. O. G. A., elles ont provoqué pour les armements bénéficiaires, un effet d'entraînement certain ; mais il est regrettable que sur trente-cinq navires prévus au programme 1973 vingt-quatre ne se voient attribuer que l'aide nationale de 10 p. 100 ; onze bénéficient à la fois de l'aide nationale pour 3,9 p. 100 et de l'intervention du F. E. O. G. A. à concurrence de 20 p. 100. Ces différences de traitement, non seulement ne sont pas justifiées, mais encore paraissent choquantes.

Quant à la pêche artisanale, on peut évaluer aux alentours de 3.500 tonnes, le volume annuel de la construction dans ce secteur, alors que les prévisions du VI<sup>e</sup> Plan envisageaient avec optimisme 10.000 tonnes par an. Les crédits inscrits cette année au chapitre 64-00, permettront-ils d'améliorer le rythme de renouvellement de la flotte artisanale ? 5.680 millions de francs sont destinés à ce secteur, ce à quoi il faut ajouter 45 millions inscrits au F. D. E. S. pour le financement de réalisations prioritaires de la pêche artisanale et de la conchyliculture, les autres opérations étant financées grâce au concours du crédit maritime mutuel.

Ces diverses sources de financement permettront-elles un développement suffisant des opérations des sociétés interprofessionnelles artisanales pour 1974 ? On peut craindre que non. Pourtant il est essentiel que l'armement artisanal se développe pour deux raisons : d'une part, les apports de pêche artisanale représentent un élément précieux sur le marché, d'autre part, son expansion intéresse au premier chef un nombre important de marins sur la situation desquels il est nécessaire de se pencher.

En conclusion, qu'il s'agisse de la pêche industrielle ou de la pêche artisanale, il est indispensable que l'armateur, avant de s'engager dans un investissement extrêmement lourd, connaisse d'une façon précise le montant de l'aide sur laquelle il pourra compter. La modernisation de notre flotte de pêche implique donc un programme d'ensemble qui exige impérativement un cadre pluriannuel.

On s'étonne que sur ce point précis les directives du VI<sup>e</sup> Plan ne soient pas suivies. Un plan, par sa nature, constitue un ensemble de prévisions étendues sur plusieurs années. Comment peut-on envisager un programme de construction sans prévoir les moyens financiers de le réaliser ?

D'autres questions ont retenu également l'attention de notre commission en ce domaine particulier des pêches. Elle m'a prié d'évoquer la situation des navires de 26 mètres, lesquels intéressent, en raison de leur dimension, certains armements français et même certains armements étrangers. Or, dans quelle catégorie doit-on les placer ? Ils sont trop petits pour appartenir à la pêche industrielle, ils sont trop grands pour être classés dans l'armement artisanal et, en définitive, ils ne bénéficient ni des avantages de l'un ni des avantages de l'autre.

Enfin, votre commission des affaires économiques n'a pas été sans ressentir les vives inquiétudes qui se manifestent chez les armateurs à la pêche, consécutives à l'augmentation des prix des produits pétroliers. En moins d'un an, le prix du carburant a subi une augmentation de 120 p. 100, alors que le prix du poisson n'a progressé que de 5,8 p. 100. Un tel accroissement du poste « combustible » ne pouvant être compensé par une augmentation du prix du poisson, soumis à la loi des enchères, entraînera un déséquilibre d'exploitation, qui ne permettra plus aux armements de trouver une rentabilité suffisante.

En ce qui concerne la pêche artisanale et l'armement à la part, à ces difficultés s'ajoutera celle d'une diminution du salaire des marins, puisque les frais de combustible sont déduits de la vente brute et viennent ainsi amputer la part revenant à l'équipage.

Un tel état de choses, s'il n'y est pas porté remède, conduira au désarmement des navires et à la suppression d'une multitude d'emplois.

Déjà, quatre commandes de chalutiers de 54 mètres viennent d'être reportées de six mois ou d'un an, les armateurs ne pouvant donner suite à leur projet, en raison de la hausse des prix des produits pétroliers et de la suppression de l'aide du Fonds de développement économique et social.

Le dernier point de mon intervention concerne le problème particulièrement important de la construction navale. Celle-ci, il est bon de le souligner une fois encore, est une industrie essentielle à l'indépendance économique du pays. Son avenir est intimement lié à l'expansion de l'économie mondiale, qui entraîne inmanquablement la croissance des échanges par mer et, par voie de conséquence, avec le développement des activités maritimes, la construction de navires neufs.

Aussi a-t-elle bénéficié depuis longtemps de la sollicitude de l'Etat, les conditions économiques dans lesquelles elle est placée l'empêchant de subsister sans une aide des pouvoirs publics.

Cette aide représente, cette année, dans notre budget un montant de 755 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation, qu'on peut qualifier de confortable, de 133 millions de francs par rapport au budget pour 1973.

En revanche, les autorisations de programme sont en régression, passant de 706.500.000 francs à 700.221.000 francs. Elles se répartissent comme suit : 465.121.000 francs affectés à la révision des tranches 1971-1972-1973 ; 215 millions de francs pour la construction de grands navires, tranche 1974 ; 20 millions de francs destinés aux petits et moyens chantiers pour la construction de navires de faible tonnage.

On ne peut que s'étonner, en prenant connaissance de ces chiffres, du peu d'intérêt que porte le Gouvernement aux petits chantiers. Certes, le crédit qui leur est affecté est, cette année, en hausse de 2 millions de francs par rapport au budget pour 1973. Mais ces 2 millions de francs d'autorisations de programme ne pèseront pas lourds dans la conjoncture actuelle car ils concernent aussi les moyens chantiers.

Ces derniers ne manqueront pas d'en prélever une grosse part, leur poids spécifique représentant 40 p. 100 des petits et moyens chantiers. Quels crédits resteront disponibles pour les petits chantiers spécialisés dans la construction de nos bateaux de pêche et qui, dans la plupart des cas, se voient refuser le bénéfice de la garantie des prix ?

Devons-nous rappeler que, si l'aide à la construction navale revêt deux formes, l'aide spécifique et l'assurance contre le risque économique, les crédits inscrits sous cette rubrique les comprennent l'une et l'autre.

Or, l'aide spécifique ne cesse de diminuer. Fixée à 10 p. 100 du prix de vente du navire en 1968, elle a été progressivement ramenée à 1,5 p. 100 puis 0,75 p. 100, pour être fixée aujourd'hui à 0,50 p. 100. Corrélativement, le montant de l'assurance contre le risque économique s'est sensiblement accru, en raison des circonstances économiques dues aux mouvements ascendants des prix des matières premières et des salaires.

L'inflation galopante des coûts de production n'est-elle pas de nature à réduire à néant l'aide spécifique, les crédits d'aide étant à peine suffisants pour faire face aux engagements pris en vertu du système de la garantie de prix ?

Il nous faut reconnaître à ce système un rôle régulateur, dont tous les chantiers ont le plus grand besoin pour assurer leur existence. Malheureusement, le décalage qui existe entre les dates de paiement des indemnités et celles de la réalisation effective des dépenses de construction entraîne de lourdes charges pour la trésorerie des entreprises.

Malgré cette dernière réserve, nous devons reconnaître que, si le carnet de commandes des chantiers français s'était sensiblement réduit au cours de l'année 1972, plaçant notre pays du troisième au cinquième rang dans le classement mondial, une amélioration particulièrement sensible s'est manifestée au début de la présente année. Au 1<sup>er</sup> avril, les commandes enregistrées portaient sur 117 navires, dont 53 pour des armements étrangers, la plus grosse part allant aux grands navires : 19 pétroliers, dont les ports en lourd s'échelonnent de 220.000 à 540.000 tonnes ; 23 transporteurs de gaz, parmi lesquels 17 méthaniers de 35.000 à 125.000 mètres cubes.

La tendance à la reprise semble d'ailleurs se poursuivre, puisque deux nouveaux pétroliers de 420.000 tonnes viennent d'être commandés aux Chantiers de l'Atlantique par un armement grec. On peut donc estimer que, dans l'ensemble, le plan de charge des chantiers français est satisfaisant, le plein emploi des capacités de production étant assuré jusqu'en 1975, voire 1976 et 1977, selon les établissements. Toutefois, notre rang ne s'est pas amélioré pour autant, puisque nous nous trouvons aujourd'hui à la sixième place.

Ce recul, sans nous inquiéter outre mesure, doit nous faire prendre conscience de la rigueur de la concurrence étrangère et de la lutte âpre que peuvent se livrer les divers pays pour maintenir à un haut niveau leur industrie de la construction navale.

C'est ainsi que le Japon est à la veille de franchir le seuil des 50 p. 100 de la production mondiale. En revanche, la part de la Communauté économique européenne n'a cessé de se détériorer et l'on peut se demander si le récent projet de directive de la commission des communautés européennes, présentant un plan de limitation de l'aide aux chantiers pour la remplacer, en 1976, par des aides aux investissements, sera de nature à renforcer la compétitivité des chantiers européens face à la concurrence japonaise.

Toutefois, je me dois de souligner l'intérêt que cette même commission semble vouloir prendre à l'égard des petits et moyens chantiers, proposant que soit dressé rapidement un inventaire de ce secteur, afin de définir la nature et les priorités des actions à entreprendre. C'est là le seul moyen, sans nul doute, de mettre ces chantiers en mesure d'ajuster leur production à l'évolution du marché et de leur permettre d'accroître leurs débouchés.

En attendant la réalisation de ces objectifs, il appartient au Gouvernement de ne rien négliger pour lever l'hypothèque qui pèse sur l'existence même des petits chantiers. Ceux-ci pourront-ils supporter longtemps la concurrence de la Pologne et de l'Espagne ou sont-ils appelés à disparaître comme ont disparu les armements au cabotage, faute d'obtenir de l'Etat les concours qui devaient assurer leur survie ?

C'est pourquoi votre commission des affaires économiques et du Plan a invité son rapporteur à vous poser, monsieur le ministre, deux questions : Premièrement, quel sera le montant de l'aide spécifique réservée aux petits chantiers, la répartition des autorisations de programme n'ayant prévu aucune ventilation entre les crédits affectés aux petits chantiers et ceux qui sont destinés aux moyens chantiers ? Deuxièmement, dans quelles conditions le système de la garantie de prix pourra-t-il être appliqué, aux petits chantiers, quatre d'entre eux venant de créer un groupement d'intérêt économique ouvrant la voie d'une coopération indispensable, suivant le vœu même du Gouvernement ?

Votre commission attache une certaine importance aux réponses qui seront apportées. Elle considère en effet que, si l'activité de ces chantiers est orientée simultanément sur les plans international, national, régional et local, ils représentent un élément industriel et social très important dans les régions du littoral qui sont peu industrialisées.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les observations que votre commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de faire à cette tribune, me donnant mandat de vous inviter à voter le budget de la marine marchande.

Certes, celui-ci comporte des dispositions satisfaisantes, mais nous y avons relevé aussi quelques faiblesses, quelques insuffisances qu'il vous appartient, monsieur le ministre, de redresser. Les pêches maritimes et les petits chantiers surtout méritent que les pouvoirs publics leur portent une attention particulière.

Ces remarques ne valent, bien sûr, que dans la mesure où les événements graves que nous vivons permettront de réaliser ces objectifs.

Demain, notre flotte marchande pourra-t-elle assurer le ravitaillement du pays en matières premières ? Nos flotilles de pêche auront-elles encore les moyens de poursuivre leurs activités ? Nos discussions budgétaires paraissent peu de chose en face du problème politique duquel dépend peut-être le sort du monde. (*Applaudissements.*)

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

**M. Yves Guéna, ministre des transports.** Voici donc, mesdames et messieurs les sénateurs, ce budget de la marine marchande qui, en première lecture, n'avait pu franchir l'épreuve d'un vote à main levée dans l'autre assemblée. Et pourtant, il n'avait mérité « ni cet excès d'honneur ni cette indignité », ainsi que vous le constaterez, je pense, au cours du débat.

Il s'agit d'un budget fort convenable, qui nous permet d'aller de l'avant dans la voie définie il y a quelques années pour relever notre marine marchande. Cette politique a déjà donné des résultats et je crois que les crédits que nous vous demandons de nous accorder pour 1974, crédits dont une analyse très pertinente a été faite par MM. Yvon et Talamoni, que je voudrais remercier ici, permettront de poursuivre et d'amplifier les efforts entrepris.

Après les rapporteurs, et comme je l'ai fait à l'Assemblée nationale, je voudrais m'incliner devant le souvenir des victimes de la drague *Cap de la Hague* et des marins disparus en mer du thonier *Pel-Euz-An-Neiz*. Ces sinistres se sont produits à peu près à la même époque, et l'on peut être assuré que, dans l'un et l'autre cas, toute la lumière sera faite.

Plan de relance de l'armement, construction navale, soutien à la pêche seront les têtes de chapitre de mon intervention, que je terminerai en vous parlant des hommes.

Le temps du VI<sup>e</sup> Plan est, pour l'armement, le temps d'un plan de relance. On en connaît l'économie. Les armateurs français qui mettent un navire en service bénéficient de primes et de bonifications d'intérêt. Les primes sont sélectives, afin de donner à la puissance publique une plus grande possibilité d'intervention. Les bonifications étaient calculées pour abaisser les taux à 6,5 p. 100, mais à la suite des dernières mesures bancaires contre l'inflation, fin septembre, ces taux ont été fixés à 7,25 p. 100. Le montant des primes est inscrit au budget de la marine marchande, celui des bonifications d'intérêt au budget des charges communes.

Au total, sur les cinq années du Plan, puisque nous pouvons déjà faire les comptes étant donné le délai qui s'écoule entre la commande d'un bateau et sa mise en service, la puissance publique aura accordé 800 millions de francs d'aide, 400 sous forme de primes, 400 sous forme de bonifications, pour des investissements de l'ordre de 9 milliards de francs. En 1974, les primes représenteront 80 millions de francs et les bonifications 130.

Les résultats de cette politique sont encourageants. Depuis le début d'exécution de ce Plan, notre flotte est passée de 6 millions de tonneaux en 1970 à 8 millions aujourd'hui ; elle atteindra 10 millions à la fin de 1975.

En même temps, cette flotte s'est modernisée; elle a aujourd'hui, en moyenne, à peine 7 ans d'âge. Nous aurons donc accompli le Plan tel que nous l'avions arrêté.

Néanmoins, nous ne pouvons nous dissimuler certains points de faiblesse de notre armement.

Assurément, notre trafic en produits pétroliers est très convenable puisque nous desservons, à ce titre, autant les pays tiers que notre pays.

Assurément, dans la zone franc, malgré les changements politiques intervenus, nos armements ont réussi, au prix d'un effort méritoire, à se maintenir et à progresser.

Mais, au total, notre flotte ne suit pas notre essor industriel ni le développement de notre commerce extérieur, en partie parce qu'il est plus facile de développer rapidement le commerce extérieur que la flotte qui doit l'accompagner.

Sur les grandes lignes régulières qui relient l'Europe à l'Extrême-Orient, à l'Amérique et à l'Afrique du Sud, notre position n'est pas toujours digne de notre rang et nous n'obtenons pas, dans les « conférences maritimes », la place qui devrait nous revenir, encore que, depuis le classement précédent qui vient d'être évoqué, nous ayons gagné un rang dans la liste des flottes mondiales.

Ce double aspect de la réalité — résultat encourageant du Plan, mais faiblesses persistantes — peut alimenter une infinie dispute selon que l'on met l'un ou l'autre en lumière, et sans doute retrouvera-t-on cette sorte de polémique dans le débat qui s'ouvre. J'y suis, par avance, résigné.

Mais, plutôt que d'être un sujet de polémique, le succès du Plan devrait nous prouver que nous sommes capables de faire mieux encore.

J'espère qu'il me sera possible, lorsque les consultations auxquelles je me livre en ce moment seront plus avancées, de venir définir devant le Parlement les objectifs d'une nouvelle ambition pour notre marine marchande.

J'ouvrirai ici une parenthèse pour répondre à M. Talamoni sur la question des deux compagnies nationales, question qui, selon lui, n'a pas fait l'objet d'explications suffisantes.

Au cours d'un conseil des ministres, tenu l'été dernier, il a été décidé que ces deux compagnies seraient regroupées sous la forme d'un holding, sans aller tout de suite jusqu'à la fusion, et que le nouveau président de la Compagnie générale transatlantique, récemment nommé, serait en même temps le président de ce holding.

Nous constituerons celui-ci à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain. Les textes sont en préparation et, naturellement, nous passerons à la phase d'exécution après toutes les consultations nécessaires.

Notre objectif, qui correspond à ce que tout le monde souhaite, est de renforcer d'abord notre armement national et, à travers lui, notre marine marchande.

Si nous voulons une flotte, il est normal que nous encourageons aussi la construction navale. Selon le contrat qui a été conclu entre les pouvoirs publics et les chantiers, ceux-ci bénéficient d'une aide importante.

Le système est fondé sur des primes et une garantie contre la dérive des prix. Le taux des primes est dégressif; par exemple, pour les commandes prises en 1973, il est de 3 p. 100 pour les navires dont la construction aura commencé cette année, de 1,5 p. 100 pour ceux dont la construction sera entreprise en 1974 et de 0,5 p. 100 pour ceux dont la construction débutera en 1975.

Quant à la garantie des prix par rapport au contrat débattu entre le constructeur et l'armateur, elle est arrêtée chaque année selon des paramètres multiples qui permettent de déterminer la durée et le seuil à partir desquels elle joue, ainsi que la fraction du prix total qui en bénéficie.

Au total, l'aide de l'Etat aux grands chantiers est substantielle. Les autorisations de programme, pour 1974, sont évaluées à 700 millions de francs, comme en 1973.

Mais les résultats sont à la mesure de l'aide des pouvoirs publics. Nos chantiers ont des carnets de commandes garnis jusqu'à la fin de 1975 et, pour certains — comme vous l'avez remarqué, monsieur Yvon — jusqu'en 1977.

La qualité de nos navires, notamment des méthanières, fait prime sur le marché international. Aujourd'hui, sur deux navires mis en chantier, l'un est destiné à l'exportation.

La référence à 1972 me paraît discutable, car cette année-là fut exceptionnellement bonne; mais, je le répète, la situation actuelle de nos chantiers navals est bonne, car il faut bien voir que perdre ou gagner un rang tient uniquement à la mise sur cales d'un navire.

Je ne saurais toutefois dissimuler au Sénat que la concurrence effrénée des chantiers japonais et la course aux investissements qui s'ensuit risquent de placer, à travers le monde, les chantiers navals en état de suréquipement. La bonne situation présente ne doit donc pas exclure la vigilance.

La Commission de la Communauté économique européenne s'est penchée sur ce problème qui devrait être abordé, sous peu, à Bruxelles.

Il nous faudra, dans une perspective à moyen terme, maintenir une bonne activité de nos chantiers, défendre nos intérêts à Bruxelles, dans le cadre du système d'aides qui va s'élaborer et, sans doute à plus long terme, favoriser des contacts entre les armateurs européens et leurs partenaires japonais, pour éviter d'aller vers une situation qui pourrait être très dangereuse.

Quant aux petits chantiers, je souhaite marquer ici l'attention particulière que je porte à leur activité. Un groupe de travail, créé à ma demande, doit me remettre, dans des délais relativement brefs et en concertation étroite avec la profession, un rapport qui tracera les perspectives d'avenir des petits chantiers, en essayant de préciser l'incidence respective sur leur situation du niveau et du type d'aides que pourrait accorder l'Etat, ainsi que des stratégies commerciales ou industrielles adoptées par les petits chantiers eux-mêmes.

Dans ce sens, la création récente d'un groupement d'intérêt économique comprenant quatre chantiers me semble ouvrir la voie à une coopération indispensable.

La question financière, qui préoccupe les dirigeants des petits chantiers en raison du dépassement des crédits au cours du dernier exercice, devrait se poser avec nettement moins d'acuité avec l'adoption de la loi de finances rectificative en cours de discussion qui comportera, dans ce but, l'inscription d'un crédit de 3 millions de francs.

Quant à la question précise posée par M. Yvon, je vais essayer d'y répondre, même si mon propos doit le décevoir. Il n'y a jamais eu de ventilation budgétaire, même au niveau des services, entre l'aide aux petits chantiers et l'aide aux moyens chantiers. C'est au coup par coup, sur avis d'une commission, que nous décidons de l'octroi et des modalités de cette aide.

Avec le soutien aux flottes de pêche, j'aborde le troisième volet de mon exposé. Le système d'aide est différent, selon qu'il s'agit de la pêche industrielle ou de la pêche artisanale.

La pêche industrielle bénéficie de primes: nous avons inscrit 21,5 millions de francs à ce projet de budget. Elle avait de plus, jusqu'à ces dernières semaines, accès aux prêts du F. D. E. S.; cette facilité a été récemment remplacée par un système de bonifications d'intérêts de quatre points. Si ce changement a été médiocrement apprécié par la profession, il faut noter que, dans l'état actuel des taux d'intérêts, il ne pénalise en rien les armateurs à la pêche.

Toutefois, je m'efforce d'obtenir que les bonifications d'intérêts, à l'occasion de cette réforme, puissent porter sur une fraction supérieure à 25 p. 100 du prix du navire. C'est un effort que j'entreprends en liaison, comme vous pouvez vous en douter, avec d'autres services.

Pour la grande pêche, notre effort sera surtout d'accompagnement, grâce à l'action communautaire décidée, l'an dernier, en faveur de la flotte morutière. Le programme d'action arrêté dans ce cadre doit permettre à notre pays de disposer, en 1975, d'une vingtaine de chalutiers congélateurs modernes, tandis que les navires sauteurs auront totalement disparu.

Les commandes dans le secteur de la pêche thonière sont, elles aussi, très encourageantes; les objectifs prévus par le VI<sup>e</sup> Plan devraient être nettement dépassés.

Seul l'armement à la pêche au chalut accusera un retard sensible, malgré l'accélération du rythme des commandes constaté en 1972 et 1973. Toutefois, les chalutiers « pêche arrière » deviennent aujourd'hui la règle de notre flotte et c'est bien un signe de sa modernisation.

Au total, pour la pêche industrielle, l'objectif rectifié en hausse de mon département est d'atteindre 85.000 tonnes sur cinq ans. A l'issue des trois premières années, nous avons déjà atteint plus de 50 p. 100: en 1971, les bateaux primés représentaient 9.000 tonnes; en 1972, 14.200; en 1973, 20.000. Cet effort doit être prolongé dans les années à venir.

De toute façon, il convient que nous soyons rapidement prêts à participer efficacement à l'élaboration, puis à la mise en œuvre, de la future action commune « pêche hauturière ». Aussi ai-je demandé à mes services d'entreprendre et d'actualiser les études nécessaires, en concertation étroite avec la profession et en association avec les services du ministère de l'économie et des finances. J'y vois le moyen de relancer l'idée d'une programmation pluriannuelle à laquelle je sais la profession très attachée.

La pêche artisanale ne bénéficiait, à l'origine, que de facilités de crédit; depuis deux ans s'y adjoignent des primes. L'aide est subordonnée à certaines règles dictées par le bon sens: les navires ne doivent être ni trop petits ni trop disparates, et les pêcheurs sont tenus de s'organiser en sociétés interprofessionnelles artisanales.

L'accès au F. D. E. S. est maintenu pour cette pêche ; on prévoit, en 1974, 45 millions de francs au taux de 5,5 p. 100. Au budget nous avons inscrit 4 millions de francs pour les primes, contre 3 millions de francs cette année.

L'action engagée pourra ainsi se poursuivre dans de bonnes conditions. Le nombre des navires primés, après avoir plus que doublé entre 1972 et 1973, augmentera encore très fortement en 1974.

Enfin, l'action communautaire pour la pêche artisanale est bien engagée. Un projet de texte devrait être prochainement débattu par le conseil des ministres de la Communauté économique européenne.

En ce qui concerne l'aide de l'Etat aux navires de 26 mètres, — cette question précise a été posée par la commission — je répondrai que ces navires ne sont, en aucune façon, exclus de l'aide de l'Etat, mais que, compte tenu de leur prix, on ne peut pas considérer qu'ils entrent dans les possibilités d'achat d'un pêcheur artisan, au sens que l'on accorde traditionnellement à ce terme.

De plus, en raison du tonnage qu'ils atteignent et de la perfection de leurs équipements techniques de pêche, ils doivent être classés dans la catégorie des navires de pêche industrielle, d'autant plus qu'ils concurrencent sur les lieux de pêche des bateaux de tonnage plus élevé.

Le fait de leur octroyer les aides, qui vont normalement à la pêche artisanale, créerait des distorsions de concurrence à leur profit. Le concours de l'Etat peut être accordé à ces navires selon les règles applicables en matière d'aides à la pêche industrielle.

Enfin, je parlerai des hommes car il n'est point de marine sans marins. Dans ce domaine, notre politique doit répondre à trois préoccupations complémentaires : veiller à ce que nos marins soient en nombre suffisant, leur assurer des conditions satisfaisantes de formation et de promotion professionnelles, garantir aux gens de mer une protection sociale adaptée.

Les problèmes de l'emploi ont fait l'objet, ces dernières années, d'une attention particulière. La mise en service de navires plus perfectionnés et nécessitant un personnel moins nombreux, l'évolution de notre armement, en particulier la disparition progressive des paquebots de lignes régulières, ont certes entraîné une déflation importante du nombre des postes de travail dans la flotte de commerce ; dans le même temps, l'effectif des marins embarqués à la pêche tendait à décroître.

Cependant, il faut remarquer que le chômage proprement dit est toujours resté, heureusement, limité. Ainsi, en 1973, le nombre des demandes enregistrées au bureau central de la main-d'œuvre a constamment été inférieur à 500, sur un total de 38.000 marins pour la flotte de commerce. A l'heure actuelle, alors que notre flotte doit entamer une phase nouvelle de son expansion, on peut espérer, et je suis le premier à le faire, que le nombre d'emplois se stabilisera, ou même recommencera à progresser.

L'amélioration des conditions de travail est donc à l'ordre du jour. De grands progrès ont été accomplis, à l'initiative de la profession et des pouvoirs publics, qu'il convient maintenant de généraliser et d'amplifier, en particulier pour la flotte de pêche, ainsi que le Premier ministre l'a rappelé lors de son récent voyage en Bretagne.

L'adaptation du système d'enseignement maritime est également une nécessité si l'on veut que les générations nouvelles de marins valorisent au mieux nos armements.

A cet égard, je voudrais rappeler brièvement que, pour la première fois depuis plusieurs années, toutes les écoles d'apprentissage maritime ont pu être ouvertes, dès cette rentrée, à des sections de formation de jeunes apprentis du commerce ou de la pêche — sur ma demande expresse — que les moyens ont été donnés aux écoles nationales de la marine marchande pour réaliser la réforme des brevets conçue en 1967 et qu'une école supérieure des pêches et des cultures marines est progressivement mise en place à Nantes.

Mais, en dehors des questions liées directement à l'emploi, l'Etat se doit d'assurer aux marins une protection sociale et sanitaire suffisante, qui tienne compte des particularités du métier. C'est pourquoi il apportera une contribution essentielle au fonctionnement du régime social des gens de mer géré par l'établissement national des invalides de la marine, à concurrence de 55 p. 100 de ses ressources pour 1974.

En ce domaine, je voudrais tout d'abord souligner l'augmentation des retraites des officiers et marins : 11,7 p. 100 en 1971, 12 p. 100 en 1972, plus de 16 p. 100 en 1973. En 1974, nous serons pratiquement à la fin de l'effort de rattrapage entrepris il y a dix ans pour combler le retard constaté par le rapport Forner entre les salaires forfaitaires, servant de base au calcul des pensions, et les rémunérations réelles : une nouvelle majoration de 1 p. 100 est prévue à cet effet. Cette augmentation est évidemment indépendante de l'augmentation normale des pensions

qui évolue selon les mêmes proportions que les salaires d'activité. Elle est indépendante également de la seconde augmentation annuelle de 4 p. 100 prévue en 1974 au plan de revalorisation conclu entre l'armement et les organisations syndicales, qui vise à accroître de 22 p. 100 en cinq ans les retraites des marins.

Par ailleurs MM. les rapporteurs ont appelé mon attention sur l'urgence d'une augmentation du taux des pensions servies aux veuves de marins, victimes d'accidents du travail maritime. Je peux répondre aujourd'hui que le ministère des finances et celui de la santé publique ont donné récemment leur accord et que le décret d'application sera publié dès qu'il aura été examiné par le Conseil d'Etat. C'est donc une affaire que nous pouvons considérer comme réglée, et heureusement, d'ailleurs.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes de la politique menée en faveur de la marine marchande, politique qui vise au développement de nos flottes de commerce et de pêche, à l'activité croissante de nos chantiers, dans une concurrence internationale toujours plus difficile. Je souhaite que ce projet de budget pour 1974 vous apparaisse, comme à moi-même, favorable à l'expansion de notre pavillon et que, dans ces conditions, il emporte l'assentiment de votre assemblée. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Orvoen.

**M. Louis Orvoen.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aborderai trois sujets dans mon intervention : le régime social des marins, la formation professionnelle et l'aquaculture.

Les marins sont de plus en plus déçus de leur régime social. Il y a trente ans, ils étaient les travailleurs les mieux protégés contre les différents risques de la vie. Actuellement, les prestations qui leur sont servies par leur caisse de prévoyance sont très souvent inférieures à celles qui sont accordées par les autres régimes.

Mais c'est surtout dans le domaine des pensions que la déception est grande. Malgré les améliorations apportées cette année par le rattrapage Forner — vous l'avez rappelé tout à l'heure, monsieur le ministre — les salaires forfaitaires demeurent en-dessous des salaires réels et leur augmentation ne suit pas la progression du coût de la vie.

Autre cause d'inquiétude : les marins pensionnés avant le décret du 7 octobre 1968 se voient refuser le bénéfice de surclassement catégoriel après dix ans de fonction dans la même catégorie, et ceci en raison du principe de la non-rétroactivité. Un tel principe ne saurait imposer une iniquité aussi criante. Le Gouvernement, parfois, a su passer outre : il est souhaitable qu'en l'espèce, il prenne une décision favorable car elle concerne avant tout des marins classés dans les plus basses catégories et notre collègue M. Pierre Bouneau, sénateur des Landes, m'a prié de vous exprimer le même souhait.

Mais il est, monsieur le ministre, une situation qui à juste titre, a été qualifiée de scandaleuse : c'est celle faite aux veuves de marins victimes d'accidents professionnels. Elles perçoivent une pension dérisoire au taux de 30 p. 100 lorsqu'elles ont atteint soixante ans alors que, dans le régime général, l'âge requis est de cinquante-cinq ans et le taux de 50 p. 100.

C'est une question que le Sénat connaît bien. En 1958, notre collègue M. Joseph Yvon l'avait saisi d'un amendement tendant à modifier le décret-loi du 17 juin 1938 fixant les conditions d'attribution de la pension de veuve de marin victime d'un accident professionnel. Cet amendement avait pour objet d'harmoniser la législation prévue en la matière avec les dispositions de la loi de 1948 qui fixait les nouvelles conditions d'octroi de la pension de retraite : cinquante-cinq ans d'âge, et trente-sept annuités et demie.

A cet amendement connu de tous les milieux maritimes sous le nom d'« amendement Yvon », le Gouvernement opposa l'article 37 de la Constitution et l'amendement fut déclaré irrecevable. La matière avait, en effet, un caractère réglementaire. Mais le Gouvernement a attendu 1964 pour prendre l'initiative de la révision de l'article 19 du décret de 1938. Ce dernier ayant été modifié, les nouvelles dispositions devaient s'appliquer automatiquement aux veuves de marins.

Le projet de décret est prêt. Vous venez de le rappeler il y a un instant, monsieur le ministre. Les crédits sont même inscrits au budget de l'E. N. I. M., établissement national des invalides de la marine, depuis deux ans. Mais, à ce jour, il n'est pas encore paru. C'est là que réside l'anomalie : il a fallu deux ans pour régler une affaire qui, apparemment, ne souffre aucune difficulté. C'est vraiment incompréhensible.

En ce qui concerne le domaine social, je voudrais également évoquer brièvement le sort des marins langoustiers qu'a pratiquement réduits au chômage la décision prise par certains Etats africains d'étendre leurs eaux territoriales. Ces marins souhaitent que les pouvoirs publics s'intéressent à leur sort car ils sont privés de travail pour longtemps et leur reconversion est très difficile.

Vous venez de nous affirmer, monsieur le ministre, après l'avoir déjà fait à l'Assemblée nationale, qu'aucune école d'apprentissage maritime ne serait fermée en 1974. Je m'en réjouis, mais je dois constater qu'au même moment un effort important est demandé aux collectivités locales, et notamment aux départements. Ainsi, le conseil général du Finistère devra inscrire cette année près de 400.000 francs à son budget sous forme de fonds de concours à l'Etat...

**M. Yves Guéna, ministre des transports.** Vous n'allez pas me les refuser. (*Sourires.*)

**M. Louis Orvoen.** J'espère que le conseil général du Finistère lui votera. Ce n'est que dans quelques jours que cette question lui sera soumise.

Malgré tout, je vous dirai, monsieur le ministre, que je ne peux pas approuver un tel transfert de charges. L'apprentissage maritime est une affaire nationale et il appartient à l'Etat d'en assurer entièrement le financement.

D'autre part, au moment où l'on parle de plus en plus d'aquaculture, il serait souhaitable que l'une des écoles d'apprentissage se spécialisât dans cette discipline.

J'ai parlé d'aquaculture. Dans la dernière partie de mon exposé, j'évoquerai à ce sujet trois points : les liens entre la recherche et la profession ; la préservation des sites et les mesures d'aide pour les entreprises d'aquaculture.

Dans ce domaine, les recherches sont entreprises par l'I. S. T. P. M. — institut scientifique et technique des pêches maritimes — et le Cnexo — centre national de l'exploitation des océans. Seul l'I. S. T. P. M. est placé sous la tutelle de la marine marchande.

Sur le terrain, si je puis ainsi m'exprimer, on s'aperçoit qu'il n'y a guère de coordination entre les deux organismes malgré la convention qui les lie.

L'I. S. T. P. M., dans ce budget, ne dispose d'aucune mesure nouvelle. La subvention de l'Etat, qui est de seize millions de francs, représente à peine l'augmentation en crédits de fonctionnement accordée en 1974 au Cnexo. Ici, je dois vous demander, monsieur le ministre, s'il faut voir dans cette différence de traitement une préférence du Gouvernement pour cet organisme. L'I. S. T. P. M. a l'avantage de travailler en plein accord avec les marins, qui par contre se plaignent de ne pas être tenus au courant des travaux entrepris par le Cnexo. Ils prétendent même que les firmes privées sont mieux informées.

Les pêcheurs doivent être les premiers avertis dans ce domaine de façon à pouvoir investir et réaliser. C'est pour eux une prolongation naturelle de leur activité, et parfois une possibilité cohérente de reconversion. Ils doivent bénéficier d'un droit de priorité tout comme ils doivent pouvoir compter sur votre administration, monsieur le ministre, pour les défendre.

L'aquaculture exige souvent des installations à terre. Malheureusement, de plus en plus, le littoral est occupé par des résidences secondaires dispersées d'une façon anarchique tout le long des côtes. Un schéma du littoral breton est en préparation. Des plans d'occupation des sols sont en cours. Il est question d'un conservatoire du littoral. Il est plus que temps de préserver les sites favorables à l'aquaculture car dans quelques mois ou quelques années il sera trop tard. Cela exige la création de réserves foncières financées par l'Etat et les collectivités locales. Je souhaiterais, monsieur le ministre, connaître votre politique en la matière.

L'aquaculture peut créer de nombreux emplois, notamment en Bretagne. Compte tenu de l'aspect expérimental des premières réalisations, il serait bon d'étudier la mise en place d'un système d'aide de l'Etat semblable aux primes d'orientation agricole et aux primes d'orientation régionale.

Un tel système d'aide doit être accompagné d'une programmation. Actuellement, tout le monde veut faire de l'aquaculture. Des expériences sont financées par des capitaux privés ou publics. Ces expériences se font souvent dans la plus grande incohérence, et parfois même se concurrencent. C'est ainsi qu'on peut voir un organisme favoriser les éclosions d'œufs de homards dans une île et freiner les mêmes projets dans une autre parce qu'ils ne les contrôlent pas.

Les problèmes posés par l'aménagement du littoral évoluent rapidement. Ils sont difficiles à résoudre. Les élus n'ont pas toujours à leur disposition les éléments qui leur permettraient de juger objectivement.

Ces questions sont de la compétence de plusieurs ministères qui agissent souvent de façon contradictoire. Une coordination s'impose. Seul un grand ministère pourrait dominer l'ensemble de ces problèmes et leur apporter une solution, et ce ministère devrait être le ministère de la mer. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** En ma qualité de représentant d'un département côtier qui possède le premier port de commerce de France et le premier port méditerranéen, j'ai écouté avec intérêt les excellents rapports de nos collègues MM. Talamoni et Yvon. Je partage cruellement les inquiétudes qu'ils ont manifestées quant à l'avenir de notre marine marchande.

Ce n'est point faire preuve d'un pessimisme excessif que de constater, en dépit de l'optimisme officiel et des succès partiels enregistrés, que la place de notre marine marchande dans l'économie française, comme dans le commerce mondial, ne cesse de se dégrader.

Certains jugeront inutile d'insister davantage sur des chiffres et des statistiques qu'au demeurant personne ne conteste. Je dois cependant souligner, après nos rapporteurs, que notre flotte marchande, passée du cinquième au douzième rang, n'assure plus que 2,7 p. 100 du commerce maritime mondial.

Permettez-moi de m'attarder quelques instants sur les conséquences de cette régression.

Les chantiers navals voient leurs carnets de commandes passer de 5.573.964 tonneaux au 1<sup>er</sup> janvier 1972 à 4.367.723 tonneaux au 1<sup>er</sup> janvier 1973, ce qui ne représente plus que 5,1 p. 100 du carnet mondial et nous fait passer du quatrième au cinquième rang.

Par ailleurs, le déficit de la balance des frets passe à 2.423 millions de francs et se trouve multiplié par trois en trois ans.

Enfin, 60 p. 100 seulement du trafic de nos ports est effectué sous pavillon français, avec des équipages français, ce qui entraîne des pertes de devises considérables et compromet notre indépendance.

Quant au nombre des marins français embarqués, il ne cesse de décroître, comme le soulignaient nos rapporteurs, ce qui engendre une crise sociale grave, particulièrement dans les ports et les départements côtiers.

Aussi ne pouvons-nous nous déclarer satisfaits de cette situation, ni même des assurances selon lesquelles les perspectives du VI<sup>e</sup> Plan seront dépassées.

A mon tour, monsieur le ministre des transports, je viens vous demander d'être l'artisan d'une politique expansionniste de la marine marchande. Si nous réclamons un vaste débat avant que soient arrêtées les options du VII<sup>e</sup> Plan, c'est afin que soient retenus des objectifs qui permettront à notre marine marchande nationale de jouer pleinement le rôle qui lui revient et ce à un moment où s'ouvrent des débouchés nouveaux et où se créent de nouveaux courants commerciaux dont notre pays ne peut pas se trouver exclu.

Garantir l'indépendance et la sécurité de nos communications maritimes, protéger notre balance du commerce extérieur et par là même la stabilité de la monnaie, rééquilibrer et réanimer l'économie de nos régions côtières et permettre la survie et l'expansion de la profession de marin, tels sont, entre autres, les objectifs à atteindre.

Sur le plan régional, mais aussi pour des raisons d'équilibre international, on ne peut contester que la nouvelle conjoncture internationale dans le bassin méditerranéen impose aux responsables de notre pays de poursuivre et d'accélérer le développement économique de la façade méditerranéenne, déjà engagé avec l'industrialisation du golfe de Fos, les installations portuaires de Fos et du port autonome de Marseille, et de favoriser la création d'ici à 1985 de 200.000 emplois nouveaux dans les secteurs primaire et secondaire certes, mais surtout dans le secteur tertiaire par l'ouverture d'un centre méditerranéen de commerce international à Marseille.

La réalisation de tous ces objectifs postule que la flotte française méditerranéenne ne soit pas distancée par les flottes italienne et espagnole, ainsi que par celles des pays du Maghreb.

Or, le seuil de couverture du trafic par des navires battant pavillon français est atteint. Déjà le trafic passagers, notamment en période d'été, ne peut plus être assuré par les compagnies françaises. La Compagnie transméditerranéenne, filiale de la Compagnie générale transatlantique, n'est plus en mesure, en période d'été, d'assurer à elle seule le trafic vers la Corse et les perspectives de développement du tourisme pour 1975 accroîtront encore ce déficit.

Dans ces conditions, la commande d'un nouveau car-ferry correspondant à des besoins aujourd'hui bien connus — une vitesse de 22 à 23 nœuds, ce qui permettra sept rotations aller et retour au lieu des cinq ou six qu'assurent les car-ferries actuellement en service, une capacité de 1.500 passagers et de 500 voitures — cette commande, dis-je, devrait intervenir sans délai. Sans doute le principe en est-il maintenant acquis, mais il reste à arrêter le calendrier précis et les modalités de financement.

A cet égard, monsieur le ministre, je voudrais vous rendre attentif au fait que la Compagnie transméditerranéenne reçoit actuellement pour la ligne de Corse, en application de la conven-

tion, une subvention qui ne couvre même pas le montant des réductions catégorielles qu'elle consent aux familles nombreuses, aux titulaires de billets de congés payés, aux militaires, etc.

Il est de surcroît évident que le coût du nouveau navire, dont l'exploitation constituera à terme un facteur de rentabilité accrue pour la Compagnie transméditerranéenne, ne pourra être incorporé au bilan et être supporté par la compagnie qu'avec l'aide de l'Etat.

Cette aide, justifiée pour des raisons économiques évidentes, l'est encore bien davantage si l'on admet que depuis longtemps le gouvernement italien, puis le gouvernement espagnol consentent pour le développement de leur flotte marchande des conditions concurrentielles de dumping. Nous croyons savoir, monsieur le ministre, que vous êtes en possession de tous les éléments du dossier.

Aussi — ce sera ma conclusion — vous demanderai-je de nous apporter, par votre réponse, la preuve de votre volonté de permettre à notre marine marchande de jouer pleinement le rôle qui l'attend dans le bassin méditerranéen. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Eberhard.

**M. Jacques Eberhard.** Monsieur le président, mes chers collègues, nous avons entendu de la part de M. le ministre un discours assez optimiste, ce qui, évidemment, venant de la part du Gouvernement, n'est pas pour nous étonner. Cependant, nous ne pouvons partager cet optimisme.

La France est un grand pays maritime. Elle devrait avoir une marine marchande et, par conséquent, une politique de la marine marchande à la hauteur de cette situation privilégiée. Malheureusement, il n'en est pas ainsi.

Notre flotte — on l'a déjà dit — assure moins de 40 p. 100 de nos échanges extérieurs et le plus souvent les bateaux étrangers transportant les autres 60 p. 100 naviguent sous pavillon de complaisance. Ces navires, qui assurent le transport du cinquième du trafic commercial mondial, le font le plus souvent au détriment de la situation sociale et de la sécurité des marins embarqués à leur bord ainsi qu'au mépris des conventions internationales en matière de sécurité et de pollution des mers.

Cette désaffection à l'égard des bâtiments de nationalité française a au moins deux conséquences.

La première, c'est que le nombre des marins en activité diminue constamment. Notre rapporteur, M. Talamoni, a indiqué que nous en avons perdu 20.000 en treize ans. De ce fait, le régime des pensions des marins n'est pas suffisamment alimenté par les cotisations des actifs. Cela contribue à remettre en cause son équilibre financier et, par conséquent, la possibilité d'assurer une retraite décente aux anciens marins.

Deuxième conséquence: la France vient encore de perdre une place dans le rang mondial de la construction navale. On nous répondra peut-être que les carnets de commande ont augmenté de 8,6 p. 100 en un an. Certes, mais que représente ce pourcentage à côté de celui de 45 p. 100 enregistré par les autres pays? Cette régression ne nous étonne d'ailleurs pas.

En ce domaine, il nous faut bien constater que le Gouvernement a toujours été en retard d'une prévision. Faut-il rappeler qu'à une époque pas si lointaine, où l'on voyait déjà poindre à l'horizon l'ère des très grands navires de transport maritime, le plan Morin, de triste mémoire, fixait, dans l'hypothèse haute de ses prévisions, les besoins de la France à 800.000 tonneaux. En conséquence, des chantiers de construction aussi viables que ceux du Trait et de Port-de-Bouc, par exemple, furent démantelés.

Depuis, la situation a évolué. On dit maintenant que 10 millions de tonneaux seraient nécessaires d'ici à 1980. Mais ne peut-on craindre que cette prévision ne soit faite seulement en fonction de la connaissance de la situation actuelle, sans doute favorable, mais évolutive? A-t-on songé, par exemple, aux conséquences qu'aurait la réouverture du canal de Suez sur les besoins en cargos de moyen tonnage? Allons-nous continuer à négliger le développement de la navigation par *car-ferries*, ce qui a pour conséquence que, à une exception près, tous les navires de ce genre fréquentant les ports du Havre et de Marseille sont des bâtiments étrangers? Le retard considérable pris actuellement en ce qui concerne les porte-conteneurs ne devrait-il pas être pour nous un nouveau signal d'alarme?

Quelles sont vos intentions, monsieur le ministre, en ce qui concerne l'organisation de croisières maritimes et la création d'une flotte spécialisée à cet effet?

Les événements actuels démontrent que la marine marchande doit être un élément de notre indépendance nationale. La sécurité de nos approvisionnements ne doit pas être mise en cause par l'inexistence d'une flotte nationale.

Si j'en avais eu le temps, j'aurais également souhaité vous interroger sur les dispositions que le Gouvernement compte prendre en vue d'améliorer la sécurité des marins et assurer leur sauvetage lorsque des drames se produisent, tel celui de la drague *Cap-de-la-Hague*.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour que soit assurée la situation des marins, tant au point de vue de leurs traitements, que de leurs congés, de leur formation professionnelle, de leurs pensions et de leurs retraites? Naturellement j'ai pris acte de vos déclarations concernant les pensions, mais vous savez fort bien que le contentieux est important.

En quelques mots, malheureusement trop brefs, je voudrais attirer votre attention sur les graves difficultés rencontrées actuellement par les professionnels de la pêche côtière. Aux difficultés inhérentes à la situation économique générale, à la raréfaction du poisson est venue s'ajouter celle relative à la hausse de 125 p. 100 intervenue cette année sur le gas-oil. Il est tout à fait impossible, vous le savez, de répercuter une telle hausse dans le prix du poisson. Il s'ensuivra une déséquilibre d'exploitation qui ne permettra plus aux armements de trouver la rentabilité suffisante pour honorer leurs différents engagements.

De plus, il faut noter que pour les chalutiers et les artisans armés à la part, on peut évaluer à 3.000 francs par an la perte de salaire qui en résultera. Dans ces conditions, on peut craindre le désarmement de nombreux navires et la suppression d'emplois.

Cette situation aurait pour résultat de compromettre notre indépendance du point de vue de notre approvisionnement alimentaire. Elle provoquerait un alourdissement du déficit de la balance commerciale dans laquelle les produits de la pêche figurent actuellement pour un milliard de francs.

Il nous semble en conséquence indispensable que des mesures soient prises pour limiter le prix du gas-oil acheté par les pêcheurs côtiers.

Pour terminer, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la grande émotion qui se manifeste actuellement parmi les marins à la suite de vos déclarations sur votre intention de faire discuter par le Sénat le projet de loi modifiant le code maritime et ayant pour but de permettre l'embarquement de marins de la Communauté à bord des navires français.

Ces marins sont d'autant plus inquiets que le Gouvernement veut faire adopter cette modification sans avoir obtenu l'application des articles 117 et 118 du traité sur l'égalisation des conditions sociales dans les différents pays, notamment en matière de limitation d'âge des pensions.

Je sais bien que vous avez fait des déclarations dont l'application atténuerait les effets de la modification envisagée du code maritime. Les marins en ont pris acte, mais ils restent vigilants. Soyez persuadé que les actions unitaires de l'an passé, qui vous ont amené à retirer ce projet de l'ordre du jour des travaux du Sénat, se reproduiraient inmanquablement si vous mainteniez votre intention d'en demander la discussion lors de la présente session.

Pour me résumer, nous estimons que nous ne pouvons pas voter ce budget qui n'est pas satisfaisant. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. Léon David.** Monsieur le président, après l'intervention à l'Assemblée nationale de mon ami Paul Cermolacce, député marin de la Méditerranée, après l'exposé de mon ami M. Eberhard, représentant le département de la Seine-Maritime, et après les propos pertinents de notre collègue Mlle Rapuzzi, je renonce à la parole.

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

**M. Yves Guéna, ministre des transports.** M. Orvoen a soulevé un certain nombre de questions concernant le régime social. J'ai déjà dit à l'Assemblée nationale que l'application du principe de non-rétroactivité aux marins qui ont accédé à la retraite avant le décret du 7 octobre 1968 est une question difficile à régler. J'examinerai ce dossier avec le souhait de pouvoir y apporter quelques amendements, mais je ne peux pas faire de promesses à cet égard.

A propos des veuves, j'ai déjà répondu tout à l'heure.

La situation des langoustiers, je le reconnais, est difficile; ceux-ci ne peuvent plus en effet pêcher dans les eaux territoriales, désormais trop étendues à la suite de décisions unilatérales prises par certains pays africains; que le Sénat soit assuré que le Gouvernement est très attentif à cette question. Lors des négociations internationales, son seul souci est de défendre les intérêts de nos pêcheurs et je peux dire que, dans le cadre de conférences régionales, nous y sommes déjà parvenus à diverses reprises.

Je ne crois pas au conflit entre l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et les autres organismes. Si cela devait être, en tant que ministre de tutelle de l'I. S. T. P. M., je saurais où sont mes devoirs.

Quant aux crédits, monsieur Orvoen, vous savez qu'ils sont toujours insuffisants, chaque année et dans chaque budget. En 1973, nous avons fait un effort sensible pour les crédits de fonctionnement de l'I. S. T. P. M. ; en 1974, nous le faisons pour ses crédits d'équipement.

Pour l'aquaculture, je pense que le plan de relance des pêches pourra être utile. Ce sera là certainement une action importante et intéressante. Je n'ai pas d'objection — je vais étudier ce point — à ce que l'une de nos écoles se spécialise plus particulièrement dans l'aquaculture. La préservation des sites favorables à cette activité sera prise en compte lors de l'établissement des schémas d'aménagement du littoral qui sont actuellement en cours d'étude.

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

**M. Yves Guéna, ministre des transports.** M. Eberhard a évoqué un certain nombre de problèmes de fond à propos des pavillons de complaisance. Je crois que le Gouvernement français n'a pas grand-chose à se reprocher, car je ne sache pas que notre armement se soit évadé vers les pavillons de complaisance. Nous veillons, en cas de vente de navires appartenant à des armateurs français, qu'ils ne passent pas sous de tels pavillons.

Il est vrai que nous comptons moins de marins aujourd'hui qu'il y a une dizaine d'années. Ce fait n'est pas dû à la régression de la flotte, mais, comme tout le monde le sait très bien, à la modernisation de la flotte. (M. Eberhard marque son étonnement.) Lorsqu'un navire de 600.000 tonnes a un équipage de 24 personnes, on peut parler de modernisation de la flotte. De ce fait, personne ne s'étonnera qu'il y ait moins de marins au total. Sentimentalement, je le regrette, mais personne n'y peut rien. Néanmoins, ce qui devait être fait a sans doute été fait, puisque cette période d'adaptation ne s'est pas traduite par l'existence de chômage. Dans la mesure où nous avons tous l'espoir, moi le premier, de voir se développer notre flotte, le nombre des marins augmentera.

Les répercussions d'une réouverture éventuelle du canal de Suez ne nous ont pas échappé. Mais au terme de nos premières réflexions, rien ne prouve, étant donné le raccourcissement des routes maritimes, que cette réouverture du canal de Suez se traduirait par un développement de la flotte mondiale.

Nous nous soucions de la sécurité des marins. Nous avons organisé, depuis quelques années, un système satisfaisant de sauvetage en mer. Dans le prochain budget, nous avons prévu des crédits en augmentation de 40 p. 100.

La répercussion de la hausse du coût du pétrole sur les charges de la pêche ne devra pas être négligée dans l'avenir. Nous étudions actuellement les mesures qui pourraient être prises dans ce domaine.

Quant au problème du code de travail maritime, je ne suis pas sûr, de la façon dont vous l'avez exposé, que vous ayez une connaissance totale du dossier. En tout cas, j'ai toujours dit et je répète, que cette affaire devra être traitée en commun entre le Gouvernement, les syndicats, les armateurs et le Parlement. Tout le monde comprendra qu'il est de l'intérêt de notre pays et de l'intérêt des marins, que nous parvenions à cet accord.

Madame Rapuzzi, vous avez naturellement parlé du trafic vers la Corse. Je crois pouvoir vous confirmer — ce que je vous ai déjà dit en commission — que dès 1976 un nouveau car-ferry pourra être mis en service sur la Corse. Je reconnais que c'est tout à fait indispensable.

En ce qui concerne la place de notre marine dans le monde et la situation de nos chantiers navals, vous en avez présenté la face sombre, alors que l'on peut naturellement en présenter la face brillante. En tout cas, votre conclusion me paraît excellente, puisqu'elle incite à une politique expansionniste de la marine marchande. C'est une bonne conclusion parce que c'est la mienne. (Sourires et applaudissements au centre et à droite.)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, section IV : Marine marchande, qui figurent aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : 3.018.536 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre III.

(Ces crédits sont adoptés.)

**M. le président.** « Titre IV : 32.178.500 francs. » — (Adopté.)

#### ETAT C

**M. le président.** Titre V. — « Autorisations de programme : 11.765.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 5.552.700 francs. » — (Adopté.)

Titre VI. — « Autorisations de programme : 815.151.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 555.427.000 francs. » — (Adopté.)

#### I ET II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports relatives à la section commune et à la section II. — Transports terrestres.

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

La parole est à Mlle le rapporteur spécial.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère des transports pour 1974, dont nous poursuivons l'examen, représente, avec 8.571 millions de francs, 5,2 p. 100 du budget de la nation. Par rapport à 1973, ses dotations sont en augmentation de 3,8 p. 100 en ce qui concerne les dépenses ordinaires et de 5,3 p. 100 en ce qui concerne les autorisations de programme.

La croissance de ce budget est donc modérée, comparée aux 12,2 p. 100 du budget général. Cette progression aussi bien en autorisations de programme qu'en dépenses ordinaires, est moindre que les indices de croissance et nettement inférieure à la dévalorisation de notre monnaie dans la période 1973-1974. C'est dire que, globalement, le budget des transports ne se voit pas privilégier par rapport aux autres secteurs d'intervention de l'Etat.

Pour ce qui me concerne, j'ai la mission d'analyser, au nom de la commission des finances, les crédits de ce ministère destinés à la section commune et aux transports terrestres et qui représentent 80 p. 100 du volume total de ce budget.

Le rapport écrit qui vous a été distribué a l'ambition d'être une étude aussi objective et précise que possible des crédits inscrits dans la loi de finances. Je ne saurais procéder, à cette tribune, et dans le respect des délais qui me sont impartis, à leur examen détaillé que les renseignements et informations obtenus auprès des divers services compétents du ministère des transports, et confirmés devant la commission des finances par M. le ministre des transports et M. le secrétaire d'Etat, nous ont permis d'effectuer.

Si ma tâche de rapporteur a été grandement facilitée par tous ces concours, je ne saurais pour autant faire preuve ici de certitude ou d'assurance.

Je ferai une observation liminaire : rarement les dotations budgétaires sur lesquelles nous allons être appelés à nous prononcer n'auront été aussi précaires, vulnérables, menacées d'avance par la conjoncture internationale.

C'est pourquoi, sans sortir du cadre strict de la discussion du budget des transports, nous devons voir si les orientations actuelles des divers modes de transport ne risquent pas, à brève échéance, d'être profondément remises en question.

Les crédits de la section commune sont en forte progression. Les dotations, au titre des dépenses ordinaires, augmentent de 44 p. 100 par rapport à 1973, les autorisations de programme, pour leur part, s'accroissent de 59 p. 100.

Ces crédits sont essentiellement affectés aux études et recherches dans le domaine des transports. Pour être précise, je dirai que les trois quarts des dotations de la section commune — 30 millions de francs sur 39 — leur sont consacrés, auxquels il faut ajouter 9.950.000 francs d'autorisations de programme figurant au budget des transports terrestres.

La commission des finances, en présence de cette évolution dans les orientations du ministère des transports, a voulu obtenir le maximum d'éclaircissements pour éviter les doubles emplois, les dépenses sans justification et aussi le maximum de garanties quant aux orientations prévisibles et aux options en matière de transport.

C'est donc intentionnellement que mon rapport écrit consacre cette année une place importante à cet aspect du budget des transports. Je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir vous y reporter.

J'en arrive maintenant à l'analyse du budget des transports terrestres. Sont inscrites à la section « transports terrestres » deux catégories de crédits : d'une part, les crédits relatifs aux dépenses administratives, d'autre part, les subventions de toutes natures versées soit aux entreprises ou aux organismes de transport, soit en vue de la réalisation de certains travaux d'infrastructure. Le tableau contenu dans mon rapport écrit regroupe, d'une manière fonctionnelle, les différents crédits demandés pour 1974 au titre des dépenses ordinaires.

Les dépenses administratives passeront, en 1974, à 13.451.732 francs, soit une augmentation de 12 p. 100. Les subventions aux entreprises de transports s'élèveront à 6.724.206.232 francs, accusant ainsi une majoration, par rapport à 1973, de 2,1 p. 100. Au titre des dépenses en capital, 488.250.000 francs d'autorisations de programme — les crédits de paiement suivent la même courbe — sont inscrits pour 1974, soit une majoration de 51,5 p. 100 par rapport à 1973.

Les dotations consenties aux transports terrestres sont d'inégale importance suivant les secteurs d'activité ; cela va de soi. Comme les années précédentes, la R. A. T. P. et la S. N. C. F. se tailleront la part du lion. Qu'on en juge : 99,5 p. 100 du budget total des transports terrestres et 80 p. 100 de l'ensemble des crédits du ministère des transports.

La commission des finances s'est penchée tout particulièrement sur l'évolution des dotations en faveur de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Les éléments de cette étude figurent dans mon rapport écrit.

Dès l'abord, je dois souligner que le projet de budget des transports terrestres pour 1974 n'est pas la reconduction actualisée des budgets des années précédentes. Aux interventions classiques, traditionnelles du ministère en faveur de l'exploitation réglementée des voies navigables, qui se poursuit suivant le plan établi, des petits réseaux de chemins de fer, en particulier celui de la Corse avec les solutions envisagées pour sa sauvegarde, des aides à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. dont je viens de parler, viennent s'ajouter cette année des actions nouvelles dont il faut souhaiter qu'elles ne constituent pas des gestes sans lendemain. Je veux parler de l'effort en faveur des transports en commun des villes de province, de la nécessaire coordination entre les divers modes de transport, des subventions de l'Etat pour travaux divers et pour les nouveaux modes de transports terrestres en faveur desquels les crédits sont regroupés au chapitre 63-90 du budget.

Mon rapport écrit, ainsi que celui que notre collègue M. Billiemaz a rédigé au nom de la commission des affaires économiques, apporteront, du moins je le souhaite, à notre assemblée, des éléments nécessaires pour porter un jugement valable sur ces différents aspects ou orientations de la politique en matière de transports terrestres.

J'ai parlé il y a un instant de la part du lion que la R. A. T. P. et la S. N. C. F. allaient se tailler dans la répartition des crédits budgétaires. Les crédits destinés à la R. A. T. P. au titre des dépenses ordinaires, inscrits au chapitre 45-45, s'élèveront, en 1974, à 795 millions de francs. Ils accusent une diminution de 35 millions de francs par rapport à 1973.

Il convient, à propos de ces deux chiffres, de manifester une certaine surprise et une certaine réserve. En effet, la loi de finances votée en décembre 1972 prévoyait, pour compenser les pertes de recettes de la R. A. T. P., en fonction des divers accords et conventions existants, un crédit de 830 millions de francs. Or, il est apparu depuis plusieurs mois déjà, à la suite d'une mise au point du budget général de la R. A. T. P., dit « budget révisé », que la part qui incombera à l'Etat au titre des textes réglementaires dont je parlais il y a un instant, atteindra 936 millions de francs. C'est donc une majoration de 94 millions de francs qu'il sera nécessaire de prévoir pour 1973. C'est dire que le chiffre en diminution pour 1974 apparaît, dès à présent, comme nettement sous-évalué.

Comment, dans ces conditions, l'équilibre et le fonctionnement normal de la R. A. T. P. pourront-ils être maintenus ?

Les crédits inscrits au budget de l'Etat au titre des investissements de la R. A. T. P. — chapitre 63-90 — s'élèveront, en 1974, à 257,5 millions de francs en autorisations de programme et à 183,4 millions de francs en crédits de paiement. Il y a là incontestablement une majoration considérable de l'effort consenti en faveur des équipements, de l'amélioration et de l'extension des réseaux de transport en commun dans la région parisienne.

D'ailleurs, le Gouvernement n'en fait pas mystère. A différentes reprises, il a affirmé sa volonté de favoriser le déve-

loppement des transports en commun dans cette région et, par le choix fait à l'occasion du VI<sup>e</sup> Plan, il a défini les grandes lignes de cette politique pour la période 1971-1975.

Le programme quinquennal en cours de réalisation marque un accroissement très important de l'effort de l'Etat, mais aussi du district et des collectivités locales. En ce qui concerne les transports, les investissements globaux — voiries et transports collectifs — sont en augmentation de 130 p. 100 par rapport au V<sup>e</sup> Plan et représentent 46 p. 100 de la totalité des équipements collectifs. Les investissements relatifs aux transports collectifs dépasseront 8 milliards de francs, valeur 1970, représentant 45 p. 100 de l'ensemble des investissements contre 39 p. 100 pour la période 1960-1970.

Cet effort d'investissement porte à la fois sur l'amélioration du réseau existant, routier et ferré, en matière de capacité et de confort, le renouvellement accéléré du matériel, l'extension des réseaux ferrés : métro urbain, R. E. R., banlieue S. N. C. F.

Depuis le début du VI<sup>e</sup> Plan, le Gouvernement a confirmé à plusieurs reprises la priorité réservée à l'amélioration des transports en région parisienne en insistant notamment sur l'amélioration du confort et de la capacité du métro et des lignes de la S. N. C. F., sur la nécessité d'une action importante en matière de circulation pour permettre au réseau d'autobus de fonctionner de façon satisfaisante.

Les rapports Etat-S. N. C. F. sont régis, je le rappelle pour mémoire, par la convention du 31 août 1937, modifiée à différentes reprises, notamment par le contrat de programme intervenu entre l'Etat et la S. N. C. F. et portant sur les années 1970, 1971 et 1973. Ce contrat de programme expire le 31 décembre de cette année, mais il sera reconduit. Toutefois, d'après ce qui nous a été indiqué tout récemment par les services du ministère, les discussions ne sont pas terminées, mais les grandes lignes de ce nouveau contrat de programme sont suffisamment connues pour que l'on puisse apprécier les incidences que son application comportera pour le budget de l'Etat, en 1974.

Des modifications de forme dans les rapports contractuels entre l'Etat et la S. N. C. F. interviendront. Ainsi que vous pourrez le constater dans le tableau annexé à mon rapport, ce n'est plus sur cinq chapitres de la loi de finances que la S. N. C. F. se verra attribuer des crédits, mais seulement sur trois chapitres : 45-43 nouveau ; 45-44 et 46-41. Au total, les versements de l'Etat à la S. N. C. F. au titre des accords contractuels et des dépenses ordinaires passeront à 5.900 millions de francs en 1974, contre 5.526 millions de francs en 1973.

Pour ce qui est des dépenses en capital, des subventions d'investissements sont inscrites au chapitre 63-90 pour les opérations prévues par la S. N. C. F. à la demande du Gouvernement, notamment pour l'amélioration de ses infrastructures dans la banlieue parisienne. A ce titre, 48 millions de francs figureront en autorisations de programme et 28,7 millions de francs en crédits de paiement.

Je parlais tout à l'heure des orientations nouvelles du budget des transports terrestres et je marquais, en particulier, l'effort important entrepris, à compter de 1974, en faveur des transports en commun dans les villes de province. Si la question de l'équilibre des transports en commun dans la région parisienne retient depuis longtemps l'attention des pouvoirs publics, on ne doit pas pour autant oublier que dans de nombreuses villes de province, et notamment dans les grandes métropoles, les transports en commun posent des problèmes qui, tout en étant à une échelle moindre, n'en sont pas moins tout aussi aigus.

La seule différence, jusqu'à ce jour, était que les collectivités locales avaient dû les résoudre sans aucune aide extérieure. Elles étaient même pénalisées puisqu'elles étaient assujetties à payer la T. V. A. sur le montant des subventions d'équilibre qu'elles accordaient à leurs réseaux de transports en commun.

La situation évolue actuellement en raison de l'extension à la province de la contribution des employeurs aux transports et des subventions accordées, encore que trop parcimonieusement, par le budget général pour le financement de nouvelles infrastructures de transports en commun.

A cet égard, les perspectives pour 1974 marquent une évolution satisfaisante. L'extension de la contribution des employeurs a été décidée par la loi du 11 juillet 1973. Les communes ou communautés urbaines dont la population est supérieure à 300.000 habitants, les districts, ainsi que les syndicats de collectivités locales créés en application du code d'administration communale et constitués pour l'organisation des transports urbains, lorsque la population de l'ensemble des communes faisant partie de ces établissements publics aura atteint le seuil de 300.000 habitants, pourront bénéficier de l'application de cette taxe, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1974.

De plus, dans le cadre de la priorité reconnue aux transports urbains, les entreprises de transports en commun des villes de province se voient reconnaître le droit à une aide de l'Etat.

A ce titre, M. le ministre des transports a tenu à souligner devant notre commission des finances, comme il l'a d'ailleurs fait devant l'Assemblée nationale, qu'il s'agissait de la part de l'Etat d'un effort exceptionnel. Il a précisé à juste titre, comparant les dotations de 1974 et de 1973 — 330 millions de crédits de paiement contre 218 — que cette dotation était majorée de 51 p. 100.

Cet effort en faveur des réseaux des transports en commun est retracé en détail dans mon rapport écrit, au chapitre des subventions d'équipement pour travaux divers. Pour ne point abuser de votre patience et de votre temps, je vous demande de vous y reporter.

Je me bornerai à faire une seule observation : les villes de province bénéficieront, cette année, de crédits de subventions pour infrastructures. Parmi ces villes, il en est une que je connais particulièrement, et vous me permettrez de ne pas l'oublier, mes chers collègues (*sourires.*) cela sans me départir de l'impartialité dont je me dois de faire preuve en ma qualité de rapporteur de la commission des finances. S'il est vrai que les villes de Marseille et de Lyon bénéficieront, en 1974, de 45 millions de francs d'autorisations de programme, dans le même temps la R. A. T. P. bénéficiera de 257 millions de francs et la S. N. C. F. pour ses réseaux de banlieue, de 48 millions.

Notre commission des finances et, j'en suis sûre, la grande majorité de notre assemblée partageront cette conclusion : si nous sommes satisfaits de voir enfin reconnue la nécessité de doter les grandes villes de province de réseaux de transports en commun à la mesure des nouveaux besoins créés par l'urbanisation accélérée et par l'industrialisation, il n'en reste pas moins que cet effort devra être non seulement poursuivi, mais très notablement accru au cours des années suivantes. Aussi est-ce le souhait que je formule.

Après avoir analysé aussi brièvement que possible la dotation des différents chapitres du ministère des transports, je n'aurais pas traduit fidèlement les préoccupations de notre commission des finances si je passais sous silence l'étude du problème d'une actualité plus brûlante que jamais, je veux parler de la coordination des divers modes de transport. A cette occasion, je voudrais surtout évoquer le long débat qu'à l'exemple de la commission des affaires économiques, nous avons consacré à une liaison dont on parle beaucoup depuis quelques années : la nouvelle ligne ferrée Paris—Lyon.

Il est normal que s'agissant d'un problème de cette importance, qui présente tant sur le plan financier que sur le plan économique des aspects multiples, les avis se soient partagés et qu'un tel projet ait aussi bien des partisans convaincus que des opposants méfiants, avançant les uns comme les autres des arguments parfaitement valables.

Il convient de rappeler que dans sa séance du 25 mars 1971, un conseil interministériel consacré aux problèmes des transports a retenu la solution de la liaison Paris—Lyon par turbo-train, en vue de remédier à la saturation, prévue pour la fin de la présente décennie, du trafic de la S. N. C. F. sur les axes ferroviaires Paris—Est et Paris—Sud-Est. Ce conseil a prévu que la préparation et la mise en œuvre de cette solution devraient être conduites selon un calendrier permettant sa mise en service lorsque la saturation apparaîtrait effective.

Mais si, sur le plan technique, les études menées depuis lors ont abouti à des conclusions aussi précises que positives, il n'en reste pas moins que l'aspect financier du problème, en particulier, ne semble pas avoir été résolu. Or il est évidemment primordial pour notre commission.

Celle-ci estime que la construction de la ligne ne doit être entreprise que si celle-ci se révèle rentable. Par conséquent, cette ligne ne saurait être réalisée qu'aux risques et périls de la seule S. N. C. F. Il serait, en effet, anormal que l'Etat fût appelé, sous une forme ou sous une autre, à financer une telle opération.

**M. Edouard Bonnefous.** *président de la commission des finances.* Très bien !

**Mlle Irma Rapuzzi,** *rapporteur spécial.* Or, en l'état actuel des textes, l'Etat est tenu, contractuellement, à supporter des charges d'infrastructure de la société nationale puisque, en application de l'article 19 de la convention du 31 août 1937 modifiée, la S. N. C. F. perçoit une contribution à ses dépenses d'entretien, de charges financières et d'amortissement de son infrastructure. Il ne serait pas admissible qu'une telle procédure fût appliquée à la nouvelle ligne Paris—Lyon, estime notre commission des finances. Par conséquent, le problème devrait être résolu compte tenu des modifications qui doivent être prochainement apportées à la convention dont il s'agit pour qu'en tout état de cause l'Etat n'ait aucune charge nouvelle à supporter de ce fait.

Notre commission souhaiterait également savoir dans quelles conditions le traité, signé par M. le Président de la République lors de son récent voyage à Londres, sera soumis à la ratification du Parlement.

Nous souhaiterions, à l'occasion de celle-ci, être à même de connaître les conditions de réalisation du tunnel sous la Manche afin de mieux apprécier l'importance de l'effort budgétaire prévu à cet effet.

J'en arrive à ma conclusion.

Ainsi que je l'ai rappelé au début de mon rapport, les prévisions que nous sommes appelés à ratifier et qui figurent dans la loi de finances sont fragiles et vulnérables. Certes, il n'est pas question de rendre le Gouvernement responsable de toutes les implications que la situation internationale pourrait entraîner à bref délai dans la vie économique et sociale de notre pays. Mais si gouverner, c'est prévoir, quelles dispositions envisagez-vous de prendre pour pallier, au moins partiellement, les effets prévisibles de cette situation dans le domaine des transports ?

Existe-t-il un plan Orsec de sauvegarde des possibilités de communication pour les personnes et les marchandises ? Avez-vous l'intention de mettre un tel plan en place et d'y associer les responsables que nous sommes ?

De votre réponse dépendra sans nul doute le vote que notre Assemblée émettra au terme de la discussion de ce budget des transports, budget que j'ai l'honneur de rapporter au nom de la commission des finances et que je soumetts à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

**M. Robert Laucournet,** *en remplacement de M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.* Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis amené à présenter le rapport pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan au lieu et place de notre collègue Billiemaz, récemment victime d'un accident de santé.

Quand on sait avec quelle assiduité et quelle autorité il se consacrait à la défense de ce budget, vous admettez que la performance est difficile pour moi. Je vais cependant essayer de le suppléer, s'agissant d'un sujet que la commission des affaires économiques et du Plan étudie chaque année avec le plus grand intérêt, et je profite de cette occasion pour adresser en votre nom à notre collègue nos vœux de prompt rétablissement. (*Très bien !*)

**M. Pierre Billecocq,** *secrétaire d'Etat aux transports.* Le Gouvernement s'y associe.

**M. Robert Laucournet,** *rapporteur pour avis.* Son rapport concerne surtout la S. N. C. F. et la R. A. T. P. Mais il a fait précéder l'étude de ces deux sujets essentiels de deux faits d'actualité, pourrait-on dire, à savoir la suppression, intervenue depuis deux mois, du contingentement des transports publics routiers en zone courte, et les répercussions sur les transports terrestres de la crise de l'énergie.

En ce qui concerne l'évolution et la réglementation du transport de marchandises, il s'agit, bien sûr, de l'assouplissement apporté, depuis le 1<sup>er</sup> septembre, par le Gouvernement avec la suppression du contingentement du transport public routier en zone courte.

Il s'agit là d'une mesure très importante qui va permettre dans l'immédiat aux entreprises, limitées actuellement au cadre départemental, de desservir désormais une aire quatre à cinq fois plus vaste, en moyenne, et aux transporteurs de zone courte d'accroître sensiblement leur parc et leur activité.

C'est donc une novation mais la commission s'est émue de ses conséquences sur le développement incontrôlable et anarchique du transport, sur les dégradations que les véhicules lourds feront subir aux infrastructures routières sur le danger du nombre croissant d'accidents dans lesquels les camions se trouvent directement ou indirectement impliqués et sur les problèmes de sécurité, de bruit et d'environnement.

La commission ne conteste pas que cette mesure ait été nécessaire. Elle l'approuve, au contraire, mais elle souhaite que les conditions de circulation des véhicules lourds et le régime de travail des conducteurs fassent l'objet, de la part du Gouvernement, d'une surveillance attentive.

La commission s'est penchée par ailleurs sur la crise de l'énergie et des transports. Elle a fait un certain nombre d'analyses qui intéresseront, je crois, le Sénat, quand il saura que sur la route, pour une voiture particulière, c'est-à-dire transportant des voyageurs, la dépense d'énergie évaluée en équivalent charbon — c'est la mesure — est de 66 grammes par voyageur/kilomètre et, par chemin de fer, de 25 grammes, tandis que, pour les marchandises, la dépense par tonne/kilomètre est de 125 grammes par la route et de 20 par le fer. Il ressort de ces

chiffres que, considéré du point de vue énergétique, le chemin de fer est trois fois plus économique que la route au plan des voyageurs et sept fois plus pour le transport des marchandises.

La comparaison apparaît encore beaucoup plus favorable au rail, si l'on considère que la consommation d'énergie est, dans ce cas, pour 75 p. 100, d'origine électrique, donc, pour une part, à base hydraulique et nucléaire, tandis que celle de la route est entièrement constituée par des hydrocarbures.

Des précisions figurent dans le rapport sur cette analyse et la commission a jugé indispensable d'attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de procéder d'abord à une étude complète de la consommation d'énergie par les différents modes de transport, afin de disposer des données nécessaires à l'établissement éventuel du plan de rationnement le moins contraignant pour l'usager et pour l'activité économique.

Les déclarations qui ont été faites hier, à l'issue du conseil des ministres, nous amènent à insister pour qu'une analyse précise soit effectuée quant à l'incidence des problèmes énergétiques sur le transport.

Ces deux prémisses étant développées, le rapport traite ensuite de la situation de la S.N.C.F. sur le plan financier. Pour les exercices 1972 et 1973, le montant total des versements conventionnels dont a bénéficié la S.N.C.F. a atteint respectivement 6.619 millions de francs et 6.822 millions de francs, compte tenu des crédits provenant d'autres départements ministériels et, pour 1972, des dotations inscrites à la loi de finances rectificative.

Comme on pourra le noter à la lecture des chiffres figurant au rapport concernant l'exercice 1974, la disparition de la subvention d'équilibre est plus que compensée par la progression des charges d'infrastructure et de retraite, du déficit des lignes omnibus et des remboursements pour tarifs réduits qui représentent un supplément de 368 millions de francs.

Par ailleurs, il est malheureusement probable qu'une dotation complémentaire devra être prévue pour 1973 et au titre du prochain exercice pour faire face, en particulier, au manque à gagner résultant du blocage des tarifs.

Vous trouverez dans le rapport écrit toutes précisions et chiffres sur les résultats d'exploitation pour 1972. On peut en tirer les conclusions qui suivent.

Premièrement, les recettes relatives au transport des marchandises sont presque doubles de celles qui sont imputables aux voyageurs et le volume des dépenses de personnel représente plus de la moitié des charges totales.

Deuxièmement, les dépenses d'équipement sont couvertes à 65 p. 100 environ par la dotation d'amortissement et pour le reste par la reprise de la T.V.A. et des emprunts. On notera que la charge financière correspondant à ces derniers est particulièrement lourde puisqu'elle est presque égale au volume des sommes empruntées.

Enfin, pour l'exercice 1973 le budget rectifié en juin dernier fait apparaître un volume global de dépenses de 20.278 millions de francs et de recettes de 19.781 millions de francs, la différence se traduisant par un déficit résiduel de 497 millions de francs.

Examinons maintenant l'évolution du trafic. De 1971 à 1972, le trafic de voyageurs s'est accru de près de 5 p. 100 et a atteint ainsi le niveau jamais réalisé de 43,2 milliards de voyageurs/kilomètres. La progression est surtout sensible pour les rapides et les express et pour la banlieue parisienne, tandis que le trafic omnibus, qui était de 3,8 milliards de voyageurs/kilomètres en 1970, continue à régresser.

Ces chiffres donnés, la commission s'est penchée sur l'analyse de deux problèmes connexes : la comparaison air-fer sur les principales radiales et — Mlle Rapuzzi m'y a incité — la ligne nouvelle Paris—Sud-Est.

En ce qui concerne l'analyse des comparaisons air-fer, on s'aperçoit que le trafic sur la ligne Paris—Lyon a augmenté depuis 1967 de 20,7 p. 100 par fer et de 78 p. 100 par air, sur la ligne Paris—Toulouse de 28,3 p. 100 par fer et de 133 p. 100 par air et sur la ligne Paris—Bordeaux de 22,5 p. 100 par fer et de 152 p. 100 par air. Le trafic sur les lignes Paris—Lille et Paris—Strasbourg augmente également alors qu'il diminue sur les lignes Paris—Marseille et Paris—Nice respectivement de 6,6 p. 100 et de 7,4 p. 100, tandis qu'il s'accroît par avion de 95 p. 100 et 64 p. 100.

Notre rapporteur, M. Pams, présentant hier le budget de l'aviation civile avait lui-même fait cette constatation : au-dessus de 500 kilomètres, l'aviation prend le pas sur le rail.

La commission s'est penchée, une fois de plus, sur le problème que pose le projet de création d'une ligne nouvelle Paris—Lyon qui permettrait, en utilisant la technique du turbo-train, de réduire sensiblement le temps de parcours entre la capitale et tous les centres urbains du Sud-Est de la France.

Bien que le Gouvernement n'ait pris à ce jour aucune décision positive et définitive et qu'en particulier la S. N. C. F. n'ait pas été encore autorisée à entamer les procédures habituelles en la matière, il apparaît actuellement très probable que cet investissement majeur au plan national sera réalisé, les ultimes discussions portant sur le tracé définitif.

Votre commission qui avait précédemment émis quelques réserves quant à l'urgence de la décision à prendre, estime que la quasi-saturation de l'axe Paris—Lyon rend aujourd'hui nécessaire une ouverture prochaine des travaux, l'entrée en service de la ligne nouvelle ne devant pas, dans cette hypothèse, intervenir avant 1980.

La commission observe, par ailleurs, que la liaison nouvelle intéresse près du quart de la population française sans parler de l'amélioration qu'elle apportera à nos relations avec la Suisse et l'Italie.

La commission note enfin, qu'en dépit des avantages indiscutables des liaisons aériennes, on ne peut nier l'intérêt que présente pour le grand public une desserte ferroviaire offrant des tarifs sensiblement inférieurs et touchant un très grand nombre de villes de moyenne importance.

M. Guy Schmaus. Très bien !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. En ce qui concerne les marchandises, le tonnage kilométrique a progressé de manière moins sensible en passant de 67,64 milliards en 1971 à 68,61 en 1972, chiffre qui reste inférieur au trafic réalisé en 1970.

Si l'on examine la répartition des marchandises, on observe que les produits métallurgiques occupent de loin maintenant la première place — 16 p. 100 — devant les matériaux de construction — 12 p. 100 — et les engrais, 9 p. 100. Le charbon qui arrivait encore en tête en 1967 ne se situe maintenant qu'au neuvième rang et sa part est tombée à 5,6 p. 100.

Le trafic de conteneurs, bien qu'en faible progression depuis 1968, joue encore un rôle bien modeste puisqu'il ne représente que 1,33 p. 100 du mouvement de fret. Les expéditions de petit colis occupent également une place de plus en plus marginale. C'est, en effet, toujours les marchandises acheminées par trains complets, rames et wagons qui représentent l'essentiel, 96 p. 100 en 1972.

De manière générale, on observe en outre un allongement sensible de la distance de transport, en particulier pour les envois groupés.

Notre dernière observation sur ce sujet concerne la recette moyenne de la tonne/kilomètre qui, calculée en francs constants, ne cesse de se dégrader puisqu'elle est passée de 7,9 centimes en 1963 à 6,7 centimes en 1972. Le retard apporté aux réévaluations tarifaires, l'insuffisance de celles-ci ainsi que les avantages consentis à certaines catégories d'usagers expliquent cette évolution qui constitue une des causes principales de la dégradation du bilan de la S. N. C. F.

En 1973 le trafic de voyageurs a continué à évoluer favorablement au cours des huit premiers mois de l'année en cours en marquant une progression de 2,9 p. 100 en voyageurs/kilomètre malgré une légère régression du nombre des passagers.

En ce qui concerne les marchandises, la situation se présente sous un jour plus favorable encore puisque, pour la période janvier-août, la progression du tonnage kilométrique ressort à 9,9 p. 100, mais en raison de la conjoncture moins favorable de la fin de l'année on peut prévoir que la progression annuelle sera de 7 p. 100.

Je voudrais en terminer sur ce chapitre en parlant des problèmes tarifaires.

Au moment de la signature de l'avenant de 1971 qui tendait à consacrer l'autonomie commerciale de la S.N.C.F., il avait été admis, en principe, que les tarifs seraient réévalués de 5 p. 100 par an pour tenir compte du décalage intervenu entre ceux-ci et le coût de revient du transport. Selon les déclarations gouvernementales effectuées à ce moment, la réduction à néant du déficit d'exploitation devait constituer la contrepartie de cette révision annuelle.

Or, pour de nombreuses raisons dont nous ne contestons pas le bien-fondé et qui tiennent essentiellement au souci de freiner la hausse générale des prix, ce rythme d'accroissement des tarifs n'a pas été respecté et il faut bien reconnaître qu'en dépit des compensations financières accordées de ce fait à la S.N.C.F., celle-ci ne peut jouer pleinement le rôle commercial auquel elle s'efforce de s'adapter.

Nous craignons donc que l'on ne retombe en fait dans les errements du passé qui consistaient, d'une part, à exiger de la S.N.C.F. qu'elle équilibre son budget et, d'autre part, à lui imposer des tarifs « de service public » incompatibles avec une saine gestion. Nous aimerions que le Gouvernement, par votre bouche, monsieur le secrétaire d'Etat, nous dise sur ce point quelle politique il compte suivre.

Après la S.N.C.F., voyons le budget de la R.A.T.P.

Les résultats de 1972 se présentent, par rapport à 1971, de la façon suivante : la commission des affaires économiques n'insiste pas trop sur les chiffres et ce sont surtout les grandes lignes économiques que je voudrais dégager en vous disant qu'à Paris, sur le réseau d'autobus Paris, le nombre des voyageurs est tombé d'une année à l'autre de 179 millions à 173 millions ; pour la banlieue de 337 millions à 331 millions ; pour le métro de 1.112 millions à 1.111 millions. On constate donc une certaine stabilisation du trafic des autobus à Paris et en banlieue mais, compte tenu de l'accroissement général des déplacements de personnes, cette stagnation des transports en commun publics ne laisse pas d'être inquiétante car elle traduit une réduction de leur part dans le mouvement total des voyageurs.

Votre commission s'inquiète de cette situation due, à son avis, d'une part, à l'insuffisante modernisation du réseau ferré et, d'autre part, aux difficultés croissantes auxquelles se heurtent les autobus particulièrement handicapés par la saturation du trafic par les véhicules individuels.

Elle insiste donc très vivement pour que des mesures énergiques soient prises, notamment pour multiplier les axes privilégiés réservés aux autobus et les faire respecter.

Cela dit, elle constate que l'évolution enregistrée dans la plupart des grandes villes du monde — Bruxelles, Londres, New York, par exemple — n'est guère différente de celle qui est constatée à Paris. Seule la ville de Tokyo réussit à connaître, dans la même période, une expansion sensible.

La R.A.T.P. poursuit cependant ses efforts de modernisation.

Les travaux sont en cours sur la portion centrale du R.E.R., c'est-à-dire la liaison entre Auber et Nation, avec les trajets Auber—Châtelet, Châtelet—Gare de Lyon, Gare de Lyon—Nation. On peut espérer qu'en 1977, ou tout au moins en 1978, avec l'achèvement de la station Gare de Lyon, cette portion, essentielle pour la circulation dans la capitale, sera réalisée.

Des travaux importants sont également entrepris pour raccorder des voies de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. Le raccordement avec la gare du Nord et la gare de Lyon de lignes de banlieue permettra de rentabiliser au mieux les lignes du R.E.R. Le bénéfice de ce projet est évident, puisqu'il va concerner près de 300.000 personnes, soit les trois quarts des migrants Paris-banlieue. On peut même parler d'incidence sur le plan national car, au prix d'un raccordement peu onéreux de la ligne de Sceaux à la voie Massy—Orly, l'interconnexion permettrait une liaison rapide entre les aéroports de Roissy et d'Orly.

Enfin, un certain nombre de prolongements de lignes de métro sont en cours d'exécution ou à l'étude et vous en trouverez la liste dans le rapport écrit de la commission des affaires économiques et du Plan.

Votre commission se félicite de ces opérations, mais elle s'inquiète de la surcharge qui ne manquera pas d'en résulter pour le métropolitain parisien, qui atteint la limite de la saturation aux heures de pointe. Elle souhaiterait donc savoir dans quelle mesure il est encore possible d'accroître la capacité de transports des rames, soit en augmentant le nombre des voitures, ce qui suppose un allongement des stations, soit en accélérant les cadences.

L'exemple de plusieurs lignes déjà prolongées montre en effet qu'on ne peut demander à un réseau de faire face simultanément, et avec des moyens inchangés, au trafic intra-urbain et à la desserte de la banlieue.

D'autres actions sont menées par la Régie et votre commission suit leur évolution au cours de ses différentes réunions : renforcement des services d'autobus en banlieue et en grande banlieue ; modernisation du réseau actuel, d'abord par l'augmentation de sa capacité, ensuite par l'amélioration du matériel et des installations.

Pour terminer, je dirai un mot de la situation financière de la Régie et je me bornerai à énoncer six chiffres.

Les recettes du trafic ont diminué et sont passées de 1.293 millions de francs en 1972 à 1.273 millions de francs en 1973 ; les dépenses sont passées de 2.854 millions de francs en 1972 à 3.170 millions de francs en 1973 ; la différence est comblée par le remboursement des pertes de recettes, qui est passé de 1.627 millions de francs en 1973 contre 1.358 millions de francs en 1972.

Ces chiffres montrent que l'insuffisance des recettes de la Régie est imputable pour l'essentiel à la non-réévaluation des tarifs, le module étant maintenant de l'ordre de la moitié du module d'équilibre. Le Gouvernement paraît donc délibérément admettre que la R. A. T. P. ne conserve plus que l'apparence d'une société astreinte à équilibrer son budget et devienne en fait un service public, financé à concurrence de 20 p. 100 par la collectivité parisienne, y compris les employeurs, et de 30 p. 100 par l'ensemble des contribuables français, la contribution des usagers ne représentant plus que 50 p. 100 des dépenses totales.

Les résultats concernant les différentes branches de la R. A. T. P. nous amènent en outre à constater que, si la plus grande partie du déficit est imputable au réseau routier, la couverture relative des dépenses par les recettes est particulièrement faible en ce qui concerne le R. E. R.

Ce résultat nous paraît particulièrement inquiétant et nous aimerions obtenir sur ce point quelques explications et apaisements, car les motifs qui expliquent l'exploitation difficile des autobus ne sauraient jouer pour un réseau ferré.

L'an dernier, M. Billiemaz avait analysé, dans l'avis sur le budget, les déplacements en région parisienne ; complétant son rapport de 1972, il vous donne cette fois des indications sur ces déplacements aux heures de pointe, c'est-à-dire entre dix-sept heures et dix-neuf heures.

Le tableau qui figure à la fin du rapport de la commission des affaires économiques permet de faire deux constatations : en premier lieu, même aux heures de pointe, où la plus grande partie des voyageurs sont des salariés qui rentrent à leur domicile, le nombre des utilisateurs de véhicules particuliers, automobiles et deux roues, l'emporte nettement sur celui des utilisateurs des transports en commun dans les déplacements à l'extérieur de Paris, ce qui ne saurait surprendre ; en second lieu, et c'est grave, le métropolitain n'assure que 60 p. 100 des voyages à Paris et 32,5 p. 100 du centre vers la banlieue, ce qui tend à montrer que ce mode de transport ne peut seul faire face aux besoins.

Les automobiles et les deux roues apparaissent ainsi comme des compléments nécessaires de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. Le métro n'est donc pas la seule solution et il faut s'occuper aussi des transports de surface.

Voilà, monsieur le président, mes chers collègues, les grandes lignes du rapport de la commission des affaires économiques et du Plan que j'ai eu l'honneur de vous présenter au nom de mon collègue et ami Billiemaz.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1974 concernant les transports terrestres. (*Applaudissements.*)

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

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs, Mlle Rapuzzi et M. Billiemaz, le rapport de ce dernier ayant été parfaitement bien commenté et porté à notre connaissance par M. Laucournet. Ces rapports, que j'ai lus attentivement, ont fourni je pense à votre assemblée des synthèses très pertinentes et très complètes de ce projet de budget relatif aux transports terrestres.

Avant d'aborder le budget proprement dit et les questions relatives aux transports terrestres en particulier, je dirai quelques mots de ce qu'il est convenu d'appeler la section commune.

Mlle Rapuzzi a fort bien analysé les crédits de ce secteur, qui sont en fort accroissement, puisque les autorisations de programme augmentent de 59 p. 100 et les dépenses ordinaires de 44 p. 100.

Je me bornerai à dire quelques mots sur la recherche. En fait, elle ne figure pas, au sens budgétaire strict, dans la section commune, puisque seuls les crédits gérés directement par l'institut de recherche des transports et par la mission de recherche y sont inscrits, mais il me paraît intéressant de souligner que l'enveloppe « recherche » des transports, déterminée en liaison avec la délégation générale à la recherche scientifique et technique, atteint 109 millions de francs pour 1974, en augmentation de 24 p. 100.

Les crédits gérés directement par la mission de la recherche, soit 19 millions de francs, sont consacrés pour l'essentiel au développement de nouveaux systèmes de transport. Cette dotation permettra de poursuivre les études et la mise au point de systèmes comme le naviplane, que vous connaissez, l'aérotrain à grande vitesse, dont je dirai un mot tout à l'heure, ainsi que les systèmes de transport urbain, comme le Poma 2.000, qui est à l'essai à Grenoble, et l'Aramis.

L'action de l'institut de recherche des transports porte sur la recherche industrielle et technologique relative aux nouveaux modes de transport ou modes de transport existant, l'étude de systèmes urbains ou interurbains — ce qui permet à l'institut de jouer un rôle important dans les expériences de promotion de transports collectifs — et l'assistance technique aux collectivités locales.

Je voudrais, dans une première partie, présenter le budget des transports terrestres et dégager un certain nombre de données que je considère comme essentielles et, dans une seconde partie, définir les grands axes de la politique que M. le ministre des transports et moi-même mettons en œuvre dans ce secteur.

Mais, avant toute chose, je voudrais rappeler quelques chiffres, il faut bien le faire quand on présente un budget : les dépenses ordinaires, avec 6.724.200.000 francs, représentent 80 p. 100 de l'ensemble des dépenses ordinaires du ministère des transports ; les dépenses en capital, avec 438.250.000 francs, représentent 16,5 p. 100 des dépenses en capital.

Les dépenses ordinaires qui augmentent modérément par rapport à 1973, 2,2 p. 100, représentent pour leur presque totalité, 99 p. 100, les aides et subventions accordées aux transports : transports par voie ferrée, avec 5.900 millions de francs, soit 87 p. 100, transports par la R. A. T. P., avec 792 millions de francs, soit 12 p. 100.

Les dépenses en capital, qui concernent essentiellement les transports urbains, croissent en 1974 de 51,5 p. 100. Ces quelques chiffres sur les grandes masses budgétaires font apparaître les caractéristiques principales du projet de budget pour 1974 concernant les transports terrestres : un accroissement considérable des investissements d'infrastructure en milieu urbain ; une stabilisation des dépenses de transfert aux entreprises de transports publiques.

Mais l'effort de l'Etat ne peut s'apprécier sur le seul plan budgétaire et il faut le replacer dans le cadre plus général des objectifs poursuivis. Ils sont nombreux et les doctrines qui ont conduit à leur formalisation ont d'ailleurs évolué.

A l'heure actuelle, les axes principaux de l'action administrative nous semblent devoir être les suivants : l'organisation d'une concurrence loyale sur des bases économiques saines, de manière à assurer l'égalité de traitement entre tous les transporteurs ; la garantie du libre choix des usagers permettant au jeu de l'offre et de la demande de s'exercer convenablement sur le marché ; enfin, l'autonomie de gestion des entreprises, restituant à toutes, y compris aux entreprises publiques, une très large liberté d'action.

Cette approche libérale est tempérée par la prise en considération des actions de service public et les impératifs de la politique sociale.

En effet, si l'on prend l'exemple des transports urbains, il apparaît clairement qu'ils ne peuvent pas fonctionner uniquement selon les règles de l'économie de marché et qu'il n'est pas possible d'organiser la concurrence de façon rationnelle. L'intervention de la puissance publique est donc nécessaire pour assurer le maintien d'un niveau de service satisfaisant et il est normal que les pouvoirs publics prennent en compte financièrement ce que j'appellerai les obligations de service public.

Ainsi, la politique des transports terrestres s'articule-t-elle principalement autour de trois actions, dont vous pourrez retrouver la traduction dans le projet de budget pour 1974, particulièrement dans la présentation qui vous a été faite sous forme de « budget de programmes » : en premier lieu, davantage de liberté dans le secteur concurrentiel ; en second lieu, une meilleure organisation des services publics de transport ; en troisième lieu, une attention croissante portée au progrès social et à la sécurité routière.

La première action que je vous ai annoncée est destinée à obtenir davantage de liberté dans le secteur concurrentiel. On peut se poser la question de savoir ce qu'est le secteur concurrentiel. C'est le secteur où existe véritablement une possibilité de choix, tant entre les diverses techniques qu'entre les divers systèmes juridiques de transport.

Nous trouvons donc, dans ce secteur, tout ce qui concerne les marchandises et, en matière de transport de voyageurs, les transports à moyenne et longue distance, les trains express et rapides.

Mais cette concurrence ne doit jouer à plein que si les règles du jeu sont les mêmes pour tous. Sinon, elle ne peut pas aboutir à la meilleure situation économique possible pour la collectivité ; elle ne risque que d'accroître les inégalités.

C'est dans cette optique qu'il faut apprécier les efforts entrepris pour « normaliser » — comme il est convenu de dire — les comptes entre l'Etat et la S. N. C. F., donc pour mettre la S. N. C. F. dans la position d'une entreprise normale qui adhère au régime général de sécurité sociale, qui paye des impôts, qui n'est pas subventionnée, mais à qui on compense les « obligations de service public » imposées par l'Etat.

Vous trouverez donc, inscrits au budget de 1974, un crédit de 4.640 millions de francs au titre de la normalisation des charges qui se décomposent en plusieurs chapitres.

D'abord, 1.785 millions de francs sont prévus pour les charges d'infrastructure et de passages à niveaux, de manière que le même traitement soit appliqué aux infrastructures ferroviaires et aux modes de transport concurrents, notamment les routiers « poids lourds » qui, malgré l'instauration de la fameuse « taxe à l'essieu », ne couvrent que partiellement les charges d'entretien et de renouvellement du réseau routier.

Ensuite, 2.855 millions de francs sont prévus pour les retraites ; 1.210 millions de francs sont inscrits au titre de la compensation de diverses obligations de service public imposées à la S. N. C. F. ; 700 millions de francs pour le maintien en service des lignes omnibus qui, comme chacun le sait, sont assez largement déficitaires ; et 510 millions de francs pour les tarifs réduits à caractère social.

En contrepartie de cette égalisation des chances, une plus grande liberté a été donnée aux entreprises : S. N. C. F., transporteurs routiers, batellerie.

Pour la S. N. C. F., nous arrivons à la fin du premier « contrat de programme » signé en 1969 ; celui-ci donnait à la société nationale une autonomie de gestion interne, une liberté de choix en matière de structures, de tarifs et de politique commerciale. En contrepartie, il était demandé à la S. N. C. F. en particulier de revenir en cinq ans à l'équilibre financier.

Il est encore trop tôt pour faire le bilan de ce premier contrat qui semble avoir atteint son but sur de nombreux points. Mais, d'ores et déjà, nos services réfléchissent aux objectifs à fixer pour l'avenir en matière d'effectifs, de tarifs et d'investissements.

En tout état de cause, je crois que l'avenir de la S. N. C. F. est exceptionnellement brillant, et je profite de l'occasion qui m'est donnée pour renouveler ma confiance à cette grande société nationale et à l'ensemble de son personnel qui saura, j'en suis sûr, réaliser sa « mutation » en développant ses activités rentables, en diversifiant son action, tout en restant largement au service du public.

Pour les transports routiers, la libéralisation des zones courtes de transports routiers de marchandises au 1<sup>er</sup> octobre 1973, dans un rayon de cent cinquante kilomètres, marque une étape importante. L'ouverture, en 1974, d'un nouveau contingent de licences de zones longues ira également dans le sens d'un développement du transport routier.

Mais ces mesures de « libération » doivent être rapprochées des mesures d'« harmonisation » de la concurrence. Citons, entre autres, la réorganisation de la location exclusive, l'interdiction de circulation certains jours, la protection accrue pour le transport des matières dangereuses, l'équipement progressif des poids lourds d'appareils de contrôle appelés « contrôlographes ».

Pour la batellerie, nous poursuivons l'adaptation de la batellerie française aux conditions de concurrence auxquelles elle est soumise, en facilitant l'essor de la batellerie industrielle tout en assurant l'avenir de la batellerie artisanale.

La deuxième action consiste à mettre en œuvre une meilleure organisation des services publics de transport.

Que comporte d'abord le secteur du service public ? Là encore, la limite est floue. Les transports urbains, les chemins de fer de banlieue en font évidemment partie. Il faut également ajouter, car c'est de même nature, même si les problèmes sont différents, les services omnibus de la S. N. C. F., c'est-à-dire, en fait, l'ensemble des transports de voyageurs à courte distance. Enfin, il ne faut pas oublier les transports scolaires.

Les efforts que le Gouvernement a entrepris, tant par la création de systèmes de financement nouveaux avec le vote de la loi sur le « versement de transport », évoquée à cette tribune par Mlle Rapuzzi, que par l'accroissement des ressources publiques affectées aux transports en commun, ont pour but d'organiser une solution de rechange valable à la voiture individuelle dont le développement ne peut, à l'évidence, répondre à la quasi-totalité des déplacements en milieu urbain.

Cet effort se poursuit de manière spectaculaire en 1974 au plan des dotations en capital, avec, par ailleurs, d'importantes actions de recherche et l'expérimentation de modes nouveaux de transport.

Ainsi, pour les transports parisiens, les actions à mener comprennent à la fois un effort soutenu d'investissement ainsi qu'une amélioration des conditions d'exploitation en ce qui concerne le réseau de surface.

Un plan général d'action dans ce domaine difficile va être présenté incessamment au Gouvernement.

Le montant des autorisations de programme passe, comme vous le savez, de 218 millions de francs à 329 millions de francs, soit une augmentation supérieure à 50 p. 100. Cette progression recouvre essentiellement, d'une part, l'engagement, dès cette année, de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy et, d'autre part, l'accélération des chantiers en cours, tant pour le R. E. R. et le métro urbain que pour les lignes S. N. C. F. de banlieue.

Pour les transports urbains de province, les grandes villes viennent de recevoir ou vont recevoir certains moyens financiers grâce à la loi du 11 juillet 1973, qui a institué un versement à la charge des employeurs.

Une action énergique est et sera menée pour améliorer le niveau de fréquentation et de service offert par les transports collectifs.

Je veillerai personnellement, je l'ai déjà dit, à ce que l'action de l'Etat vise, non seulement à améliorer les méthodes de choix des investissements, mais également à clarifier les rapports entre les pouvoirs publics, les autorités politiques locales et les exploitants.

De plus, 95 millions de francs sont prévus en autorisations de programme, à savoir, pour la construction des métros de Lyon et de Marseille, 90 millions de francs et, pour l'amélioration des réseaux de desserte en surface, 5 millions de francs.

Pour les études, recherches, développement et expérimentations, les 54,4 millions de francs prévus en autorisations de programme — en augmentation de 25,7 p. 100 — devraient permettre l'élaboration de plans de transport au niveau régional et dans les grandes agglomérations, la réalisation à Besançon d'une expérience pilote de promotion des transports collectifs urbains, la poursuite de l'expérimentation commerciale du système Val à Lille et le lancement du système Poma 2000 à Grenoble.

Je suis également très attentif à tout ce qui concerne la réorganisation des services omnibus de la S. N. C. F. Il faut, en ce domaine, maintenir un niveau de service adapté aux besoins, ce qui ne doit pas exclure, quand cela est possible, la mise au point de nouvelles modalités d'exploitation.

En tout état de cause, et sans écarter *a priori* le principe d'un transfert de ces lignes aux collectivités, départements ou régions qui le souhaiteraient, je peux assurer cette assemblée qu'au cas où des fermetures se révéleraient économiquement nécessaires, celles-ci ne seraient désormais décidées qu'après qu'ait été organisée une large concertation.

La troisième action consiste en une attention croissante portée au progrès social et à la sécurité routière.

En matière sociale, notre action tendra, d'abord, à maintenir à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. la croissance des rémunérations réelles car il convient que le personnel bénéficie de manière satisfaisante des surplus de productivité dégagés par l'entreprise.

Par ailleurs, l'action engagée dès maintenant pour réduire la durée du travail à quarante heures à la R. A. T. P., sera poursuivie, en 1974, à la S. N. C. F. Pour marquer d'un seul chiffre les progrès réalisés, je rappellerai qu'en 1962 la durée du travail était de 48 heures, à la société nationale.

Pour les transports routiers, une amélioration sensible de la situation des salariés a été entreprise, en accord avec la profession à qui je tiens à rendre ici un hommage public.

Je pense, en particulier, à la remise en ordre du système des rémunérations, avec la réduction des primes kilométriques.

Nous persévérons dans cette voie. Le développement de la formation professionnelle, une meilleure prévention des maladies, un meilleur reclassement des inaptes, une amélioration des conditions de travail et des régimes de retraite sont les axes principaux des progrès que nous envisageons d'accomplir.

Vous ne trouverez pas de trace directe de ces actions dans mon budget car celles-ci dépendent largement d'autres ministères, comme l'éducation nationale, le travail, la santé publique et la sécurité sociale, mais j'ai pris personnellement en main ces questions dont dépend largement l'équilibre de la profession de transporteur routier.

Quant aux problèmes de sécurité routière, le Sénat sait que l'opinion publique y est, à juste titre, extrêmement sensible. C'est aussi une de nos préoccupations principales. Il convient de ramener dans des limites raisonnables les temps de conduite des chauffeurs routiers. Nous veillerons à ce que le premier règlement de la Communauté économique européenne à cet égard soit effectivement appliqué.

Par ailleurs, nous avons créé un permis spécial pour la conduite des véhicules les plus lourds ainsi que des véhicules articulés. Les textes nécessaires pour l'institution de ce nouveau permis vont intervenir à la fin de cette année en vue d'une application dans les premiers mois de 1974.

Par ce survol rapide du projet de budget pour 1974, je viens d'examiner les grandes lignes de la politique des transports terrestres, mais je serais incomplet si j'omettais de vous entretenir, en conclusion, d'un certain nombre de points particuliers, qui ont été abordés à cette tribune par les rapporteurs.

Je voudrais parler tout d'abord du tunnel sous la Manche.

J'avais pris soin, au mois de juillet, puis au mois de septembre, et encore récemment, de faire parvenir au Sénat des documents qui lui présentaient le point de la situation. Ils ont été distribués dans certaines de vos commissions et je sais qu'un groupe inter-commissions — qui aurait dû tenir séance la semaine dernière si le jour prévu n'avait été réservé à la présentation de la loi de finances par le ministre de l'économie et des finances — doit se réunir avec les représentants de l'Assemblée nationale et du Conseil économique. Je pourrai m'expliquer plus longuement à cette occasion. D'ores et déjà, je rappelle

que le traité franco-britannique et la convention numéro deux ont été signés le 17 novembre 1973. La ratification de ce traité interviendra sous forme d'un projet de loi qui sera donc soumis à votre Haute assemblée. Sa discussion aura vraisemblablement lieu, comme ce sera également le cas en Grande-Bretagne, lors de votre prochaine session de printemps.

Cette entreprise sera en tout cas pour notre pays une affaire très importante. Je disais même, lors d'un colloque récent, que c'était sans doute l'affaire du siècle en matière de transports.

Bien entendu, elle aura des retombées économiques et sociales favorables de toute nature, mais aussi, comme vous l'imaginez, des conséquences psychologiques de première importance puisque, par la France, l'Europe continentale va se rapprocher de la Grande-Bretagne. Cela préjuge bien l'avenir européen en matière de transports.

Je voudrais également répondre aux rapporteurs au sujet de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, que je préfère appeler projet Paris-Sud-Est, car c'est effectivement toute la région du Sud-Est qui va bénéficier de cette opération.

La commission des finances du Sénat a exprimé l'opinion qu'il serait anormal que l'Etat fût appelé, sous une forme ou sous une autre — en particulier au titre de la contribution qu'il verse aux charges d'infrastructure de la S. N. C. F. — à financer la construction de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Sud-Est.

Je voudrais rassurer Mlle Rapuzzi et les membres de la commission sur ce point. Le système actuel de tarification de l'usage des infrastructures de transport appliqué en France, consiste, en effet, à faire supporter aux usagers des différents modes de transport le coût complet de ces infrastructures pour les transports de voyageurs, et leur coût marginal social pour le transport des marchandises.

D'ores et déjà, par conséquent, l'Etat ne verse aucune contribution à la S. N. C. F. pour les dépenses d'infrastructure liées au transport de voyageurs. La ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Sud-Est devant être exclusivement consacrée aux transports de voyageurs, il est prévu de ne verser à la S. N. C. F. aucune indemnité ou contribution au titre des charges d'infrastructure pour la construction de cette ligne.

La condition posée par la commission des finances se trouve de ce fait entièrement remplie.

J'ajoute que nous examinons en ce moment les conclusions du rapport qui a actualisé les chiffres connus il y a deux ans environ.

En ce qui concerne l'importante question de la crise éventuelle de l'énergie et des transports, je voudrais ramener les choses à leurs justes proportions en ce qui concerne mon secteur.

Je rappellerai à la Haute assemblée que le secteur des transports terrestres représente environ 6,3 p. 100 seulement de la consommation d'hydrocarbures sur le marché intérieur français, sans la voiture particulière, 16,5 p. 100 avec la voiture particulière.

Mes services étudient actuellement très activement tant les consommations d'énergie des différents modes de transport que les modalités propres à faire face dans les meilleures conditions à une éventuelle baisse d'approvisionnement.

Ce que je peux vous dire, c'est qu'au cas où nous connaîtrions des difficultés d'approvisionnement, nous donnerions une priorité absolue aux transports dont je suis responsable. Ces études pourront être, bien entendu, mises à la disposition des commissions et des rapporteurs intéressés dans les jours qui viennent.

M. Laucournet a évoqué la question de la limitation des relèvements des tarifs ferroviaires.

La commission des affaires économiques du Sénat craint que l'on retombe dans les errements du passé qui consistaient, d'une part, à exiger de la S. N. C. F. qu'elle équilibre son budget, d'autre part, à lui imposer simultanément des tarifs de « service public » incompatibles avec une saine gestion.

L'équilibre financier reste un des objectifs fondamentaux de la S. N. C. F. qui dispose maintenant d'une liberté de gestion beaucoup plus grande que par le passé pour œuvrer dans ce sens. Cependant, la société nationale ne peut pas ne pas s'associer à l'effort général entrepris par les pouvoirs publics pour limiter dans toute la mesure du possible les pressions inflationnistes dans notre pays.

C'est pourquoi elle a dû retarder en 1972, comme en 1973, les aménagements tarifaires qu'elle prévoyait et l'Etat lui a versé une compensation forfaitaire destinée à effacer le dommage budgétaire qui en résultait pour l'entreprise nationale.

Si les nécessités de la politique conjoncturelle conduisaient, comme ce n'est pas impossible, à agir de même en 1974 il est bien évident que la puissance publique prendrait à sa charge des dispositions analogues à celle qu'elle a prises en 1972 et en 1973 pour que la S. N. C. F. ne souffre pas de cette situation.

Vous avez parlé, également, monsieur le rapporteur, du problème de la couverture insuffisante des dépenses du R. E. R. par ses recettes

Effectivement, les deux branches actuellement en service du R. E. R. souffrent d'un niveau peu élevé de trafic. La faiblesse de celui-ci, qui ne dépasse pas le quart de la capacité globale de transport, tient essentiellement à l'inachèvement du réseau. Nous sommes certains que, lorsque le tronçon central du R. E. R. aura été mis en service, le rapport recettes-dépenses du réseau se trouvera considérablement amélioré, grâce à l'important trafic supplémentaire attendu.

Je vais conclure. Je n'ai pas, bien sûr, traité l'ensemble des problèmes relatifs au secteur des transports terrestres, sujet très vaste. J'ai simplement esquissé à grands traits le budget de cette année qui marque un effort très considérable dans le domaine des transports urbains. Aussi je souhaite qu'il soit approuvé par cette assemblée (*Applaudissements*).

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Chauvin.

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans son rapport, M. Billiemaz met en évidence l'effort considérable actuellement consenti par la R. A. T. P. pour améliorer son réseau. Malheureusement, les effets de cet effort ne seront perceptibles que dans quelques années. Si pareil effort avait été entrepris il y a dix, quinze ou vingt ans, il est certain que les transports de la région parisienne seraient singulièrement améliorés par rapport à ce qu'ils sont aujourd'hui.

M. Laucournet a fait ressortir le déficit croissant de la R. A. T. P. L'élu local de la région parisienne que je suis reste très inquiet par cet accroissement du déficit, alors qu'une mesure avait été prise sous la forme d'une taxe payée par les voyageurs. Disons que ce fut un petit ballon d'oxygène qui a permis, une année, de respirer un peu mieux ; mais l'accroissement du déficit a repris et on ne voit pas, monsieur le secrétaire d'Etat, où il va s'arrêter.

Je veux dire à cette assemblée que le syndicat des transports parisiens, qui est l'organisme qui doit assurer les moyens de l'équilibre de la R. A. T. P., n'a jamais failli à sa mission et que nous avons toujours — je dis nous, car j'ai l'honneur d'appartenir à cet organisme — décidé l'augmentation du module quand elle était nécessaire pour assurer l'équilibre. Mais le Gouvernement, pour des raisons économiques et sociales dont il est seul juge, ne suit pas à son habitude le syndicat des transports et décide de maintenir le module très bas. Comme vous l'avez fait remarquer, il est la moitié de ce qu'il devrait être pour que l'équilibre soit assuré.

Je n'ai pas à juger encore une fois les décisions du Gouvernement, mais ce que je souhaite, c'est que, lorsque le Gouvernement décide, il prenne pleinement la responsabilité de sa décision et qu'il soit seul à assumer le déficit qui s'ensuit. Or, ce déficit est supporté à la fois par l'Etat et par les collectivités locales, ce qui fait que, d'année en année, nous sommes obligés d'inscrire à notre budget départemental des sommes qui deviennent insupportables.

Là aussi, il serait nécessaire que les responsabilités et les charges de chaque collectivité fussent nettement définies. Par exemple, le district pourrait assumer sa part du déficit, au nom de l'ensemble des collectivités puisque aussi bien il concerne les mêmes contribuables. Peut-être arriverions-nous par là à une répartition plus équitable.

Je voudrais également faire remarquer qu'un important effort est fait actuellement par la R. A. T. P., encouragée en cela par le préfet de région, pour assurer le service dans de meilleures conditions.

Pour ma part, j'estime que les lignes réservées aux autobus devraient être développées. Je souhaite que les élus prennent leurs responsabilités, car depuis trop longtemps, pour des raisons diverses, on refuse de prendre ces mesures pourtant indispensables et auxquelles il faudra bien arriver.

J'aborde maintenant une autre question : je suis obligé, monsieur le ministre, de vous exprimer l'émoi qu'a fait naître, tant chez les responsables de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise que dans la population, la nouvelle récente publiée par un quotidien relative à la décision du Gouvernement de renoncer à l'aérotrain de La Défense — Cergy-Pontoise.

C'est le Gouvernement qui a pris la décision de substituer l'aérotrain à la ligne de chemin de fer qui devait relier Cergy-Pontoise à Paris Nord. Toutes les études avaient été effectuées pour la construction de cette ligne et, en 1974, c'est-à-dire dans quelques mois, une gare devait être ouverte à proximité de la préfecture de Cergy-Pontoise. Elle aurait permis une liaison directe avec la gare du Nord. Or nous avons dû — nous, cela signifie établissements publics de la ville nouvelle, syndicat communautaire, ville de Pontoise — procéder à d'autres études en vue de diriger les voyageurs de la ville nouvelle sur la gare de Pontoise par suite de la décision relative à la construction de l'aérotrain.

Depuis que cette décision a été prise, nous n'avons cessé de connaître des difficultés et des tergiversations variées, tenant à des causes diverses. Il importait de trouver le support juridique et administratif pour concrétiser cette opération. Enfin, après des mois et des mois de discussion, on a abouti à ce que les deux grandes sociétés, S. N. C. F. et R. A. T. P., se retrouvent dans une société commune, Aéropar, chargée de réaliser l'aérotrain.

Ces difficultés ont été surmontées et l'assurance nous a été donnée qu'il ne restait plus maintenant que des difficultés d'ordre technique. Je me rappelle avoir pris contact avec M. Galley, ministre des transports, lequel me déclara, d'une part, que l'aérotrain ne pouvait fonctionner qu'avec le moteur à induction linéaire et que sans cela il n'y aurait pas d'aérotrain, d'autre part, que ces difficultés techniques pouvaient être surmontées. Or nous apprenons aujourd'hui qu'elles ne sauraient l'être.

Je dois rappeler d'ailleurs qu'à défaut du train qui devait desservir Cergy-Pontoise en 1974 l'aérotrain, lui, devait y aboutir en 1976. Du fait de ces difficultés diverses, on parle maintenant de 1977. En effet, le 8 octobre dernier, M. Fontanet, lisant les discours de M. le Premier ministre lors de l'inauguration de l'E. S. S. E. C., confirmait que, fin 1977, l'aérotrain serait construit.

Monsieur le ministre, il faut que nous sachions la vérité car — je ne vous le cache pas — il sera impossible aux responsables de la ville nouvelle, dont je suis, de garder les responsabilités qui sont les leurs. Nous avons pris des engagements à l'égard d'industriels. Certains sont venus s'installer, d'autres sont sur le point de venir, mais vous pensez bien qu'ils ne le feront pas si l'assurance n'est pas donnée de façon très claire que l'aérotrain sera construit. Si le moteur à induction linéaire ne convient pas, le moteur électrique à roues pressées peut-il convenir et, dans l'affirmative, pourquoi différer ?

Vous disiez à l'instant, monsieur le secrétaire d'Etat, que les deux tronçons du R. E. R. qui existent actuellement ne connaissent pas un afflux de voyageurs et que c'était seulement lorsque le tronçon central sera achevé que ce résultat sera atteint.

Mais nous sommes prêts à vous apporter des voyageurs, si l'aérotrain ne fonctionne pas ! Il est prévu, au schéma directeur, une ligne de R. E. R. qui doit relier La Défense à Cergy-Pontoise. Reprenez donc ce projet et donnez-nous l'assurance qu'en 1977 nous aurons un moyen de transport.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la question est très grave, vous le sentez bien. Nous ne pourrions pas tenir. Moi, quand je prends un engagement, je le tiens. Or, encore une fois, je me suis engagé à l'égard d'industriels. La société Minnesota a pris la décision de venir s'installer à Cergy-Pontoise et de construire 40.000 mètres carrés de bureaux. Le conseil d'administration est venu des Etats-Unis sur place. La ligne d'aérotrain a été l'une des raisons pour lesquelles la société s'est décidée à venir s'y installer. Si, demain, aucun moyen de transport ne lui est offert, vous pensez bien qu'elle risque de revenir sur sa décision.

C'est très grave pour l'avenir de Cergy-Pontoise. Je vous presse, non pas pour moi seulement, mais pour les responsables de la ville nouvelle et pour la population, de nous donner, ce soir, des éclaircissements qui nous permettront de reprendre confiance. (*Applaudissements*.)

**M. le président.** A ce point du débat, le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux. (*Assentiment*.)

En raison de la participation du bureau du Sénat à une réception importante, la séance sera reprise à vingt-deux heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante minutes, est reprise à vingt-deux heures quarante minutes, sous la présidence de M. François Schleiter.)

**PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER,**  
vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

Transports (*suite et fin*).

I. — SECTION COMMUNE

II. — TRANSPORTS TERRESTRES

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports, relatives à la section commune et à la section II. — Transports terrestres.

La parole est à Mme Gros.

**Mme Brigitte Gros.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce débat sur les transports terrestres prend une importance particulière car il se situe à l'aube d'une crise très grave, je veux dire la crise de l'énergie.

Les experts, les économistes du club de Rome se sont penchés sur les conséquences de cette crise et ses répercussions sur notre vie quotidienne.

Au cours d'un colloque qui a eu lieu il y a deux jours, organisé par un mensuel économique, M. Galbraith, ce grand expert américain, a dit : « La pénurie actuelle nous conduit à penser que les transports en commun deviendront prioritaires dans la période difficile que nous devons traverser. Il faudra s'habituer à vivre avec 10 à 15 p. 100 d'énergie en moins. »

Les excellents rapports de nos collègues Mlle Irma Rapuzzi et M. Billiemaz ont mis en évidence — et je les en félicite — les conséquences de la crise de l'énergie dans les années à venir.

Nous savons bien, en effet, que malgré les déclarations optimistes du Gouvernement, la France n'échappera pas aux restrictions. La France, comme les autres pays d'Europe, peut-être dans quelques jours, peut-être dans quelques semaines, se trouvera au même point que les autres pays voisins. Nous savons que le Gouvernement a attendu les fêtes de fin d'année, la vente de la vignette, pour nous annoncer les mesures de restrictions qui vont être prises dans quelque temps.

C'est dans ce contexte que nous devons envisager la politique des transports terrestres. Notre collègue Billiemaz le souligne très justement dans son rapport : « Le chemin de fer est trois fois plus économique que la route sur le plan des voyageurs et sept fois plus économique pour les transports de marchandises. De plus, le rail consomme de l'énergie électrique pour 75 p. 100 seulement ».

La priorité doit donc être donnée au rail sur la route, je dirai aussi sur les transports aériens qui consomment essentiellement des hydrocarbures.

C'est pourquoi l'effort doit être porté sur les transports en commun et surtout, monsieur le ministre, sur les grandes lignes de la S. N. C. F. En un an, d'après les rapports qui nous ont été communiqués, le trafic a augmenté sur les grandes lignes S. N. C. F. de 5 p. 100 seulement. Mais nous pouvons imaginer en raison de la crise du pétrole, que ce trafic augmentera dans l'année qui vient de 10 p. 100, 15 p. 100 et même 20 p. 100. C'est pourquoi nous souhaitons la création rapide de la nouvelle ligne Paris—Lyon par turbotrain qui desservira le Sud-Est et le Midi de la France.

Mais il ne faut pas oublier non plus les transports en commun dans les villes. Mlle Irma Rapuzzi a longuement traité, avec raison, dans son rapport, de la réalisation du métro de Lyon et de celui de Marseille. Ces deux réalisations devront se faire rapidement. Elle a aussi évoqué les liaisons rapides dans la grande agglomération de Lille et elle a cité les dessertes cadencées, comme le Métrolor dans la région de Metz et le Metrazur dans la région de Nice et Marseille. Voilà des expériences intéressantes sur le plan des transports en commun, qui devront être renouvelées.

Mais il faudra se préoccuper aussi des transports en commun dans la région parisienne. Il est regrettable que, depuis dix ans, la politique suivie en ce domaine n'ait jamais tendu à donner la priorité à l'amélioration des transports en commun. On a toujours voulu tout améliorer à la fois, aussi bien les transports en commun que la voiture individuelle, les voies, les routes. Finalement, les transports en commun dans le grand Paris sont aujourd'hui inadaptes aux besoins des usagers, insuffisants, inconfortables, je dirai inhumains.

Pour se rendre à leur travail, beaucoup de personnes habitant le grand Paris utilisent encore, malheureusement, leur voiture. C'est l'échec de votre politique, monsieur le ministre. C'est ainsi qu'aux heures de pointe, entre dix-sept et dix-neuf heures, 20 p. 100 d'automobilistes circulent dans le sens Paris—banlieue, 43 p. 100 dans le sens banlieue—Paris et 53 p. 100 de banlieue à banlieue.

Pour que les automobilistes deviennent des usagers des transports en commun, il faudra redoubler d'efforts, c'est-à-dire non seulement terminer le tronçon central du R. E. R. et l'antenne qui desservira la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, mais aussi prolonger en banlieue dix nouvelles lignes de métro.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne voterai pas le budget des transports terrestres tel que vous nous le proposez. Il devrait être, en raison de la crise énergétique que nous allons subir, deux fois plus important.

Pour faire face à la crise qui nous menace, il est indispensable de prendre des mesures urgentes essentiellement pour améliorer les transports en commun dans les grandes agglomérations urbaines. C'est pourquoi il serait souhaitable que vous preniez, monsieur le secrétaire d'Etat, en accord avec M. Guéna, ministre des transports, l'initiative de créer une commission spéciale chargée d'étudier l'amélioration rapide des transports en commun dans les grandes villes. A situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles. Cette commission, qui pourrait être composée d'experts, de maires, de parlementaires, pourrait se mettre au

travail et examiner avant la fin de l'année quelles sont les mesures qui seraient susceptibles d'être prises dans les grandes villes et dans toutes les grandes agglomérations de notre pays.

Dans les grandes agglomérations de province, il faudra étudier rapidement la desserte entre le centre des villes et leur périphérie.

A Paris et dans sa banlieue, il faudra envisager en tout premier lieu la création de nombreux couloirs réservés aux autobus, l'allongement possible de certains quais de gares du métro pour accueillir des rames pouvant contenir un nombre plus important de voyageurs.

Il faudra accélérer les travaux du tronçon central du R. E. R. et surtout améliorer la desserte des gares terminus de Saint-Germain-en-Laye et Boissy-Saint-Léger, car si, aujourd'hui, le R. E. R. n'est utilisé qu'à 30 ou 40 p. 100, c'est qu'il est très difficile pour ceux qui habitent près de ces gares de s'y rendre.

Si M. le ministre des transports et vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, acceptiez une telle proposition, les citadins, qui représentent aujourd'hui près de 70 p. 100 de la population française, supporteraient dans de meilleures conditions la crise de l'énergie qui va perturber gravement, dans quelques semaines, et sans doute pour de nombreuses années, la vie quotidienne de tous les Français, mais plus particulièrement celle des habitants des villes. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Schmaus.

**M. Guy Schmaus.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, on peut dire que beaucoup de voix s'élèvent aujourd'hui pour souligner l'intérêt économique des transports en commun, en premier lieu de la S. N. C. F. Or, il n'est pas exagéré de parler de crise de la S. N. C. F. Trois traits principaux la caractérisent : l'insuffisance des investissements, les difficultés d'embauche d'un personnel suffisant en quantité et en qualité, la fermeture de lignes et la liquidation progressive du service public. Je limiterai mon propos à les évoquer brièvement.

La S. N. C. F., véritable système nerveux de la vie de nos régions, devrait pouvoir investir davantage ; mais, avec le Gouvernement, vous vous y opposez puisque le montant des crédits d'investissement ne couvrira même pas les objectifs, pourtant insuffisants, du VI<sup>e</sup> Plan.

C'est ainsi que, pour 1966, en francs constants 1970, les crédits d'investissement s'élevaient à 2.407 millions en 1966 pour tomber à 1.721 millions en 1973. Les grandes sociétés privées sont davantage pourvues d'aides financières de l'Etat que les entreprises nationalisées, ce qui n'est, hélas ! pas nouveau.

Investir, nous dira-t-on, mais dans quels secteurs particuliers ? Citons les besoins urgents en création de lignes nouvelles dans les grandes agglomérations urbaines et pour le transport des voyageurs à grande vitesse entre les grandes villes. Ne faudrait-il pas commencer par la desserte du Sud-Est ? Le démarrage des travaux dès 1974 apparaît comme une nécessité vitale, car cette desserte constituera un des instruments de base de l'aménagement du territoire dont le pays a besoin.

Tous les plans de cette ligne, qui mettrait Lyon à deux heures de Paris, sont prêts. Une telle réalisation rehausserait le rayonnement mondial de la technique S. N. C. F., quelque peu terni en raison de votre politique. Je souhaite vivement, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous donniez des précisions à ce sujet.

Par ailleurs — on a évoqué la question tout à l'heure — est-il exact que la décision de construire la ligne d'aérotrain de la Défense à Cergy-Pontoise a été rapportée ? L'action de la population, appuyée par les élus, n'est vraisemblablement pas étrangère à cette décision. Mais cela ne fait que rendre plus urgente la liaison ferroviaire entre Cergy-Pontoise et Paris-Nord.

La S. N. C. F. devrait posséder davantage de locomotives, de voitures modernes pour les voyageurs, de rames automotrices pour les banlieues et les dessertes cadencées, d'autorails rapides et modernes pour les petites lignes, de wagons de marchandises alors qu'il lui en coûte 650 millions de francs chaque année, la moitié du trafic étant effectuée par des wagons privés.

La crise qui frappe le personnel n'est pas moins préoccupante. Il y avait 514.000 cheminots en 1938, 363.000 en 1958. Il n'en reste plus que 282.000 en 1973 alors qu'en trente-cinq ans la productivité a augmenté de 314 p. 100.

Il manque du personnel en nombre et en qualité pour faire face à l'accroissement du trafic. Les conditions de travail se détériorent. Salaires trop bas, servitudes dures et nombreuses, travail souvent pénible, parfois même dangereux, rendent le recrutement de plus en plus difficile.

Le mauvais entretien du matériel et des installations concourt à abaisser la qualité du service.

Heureusement que la haute conscience professionnelle des cheminots, de l'homme d'équipe à l'ingénieur, permet de pallier, autant que faire se peut, les insuffisances dont le Gouvernement et la direction sont responsables !

Les cheminots anciens combattants n'ont pas droit eux non plus à beaucoup d'égards. En effet, les ministres successifs se sont engagés, et cela depuis quatre ans, à réunir une commission tripartite — ministère des transports, confédération des cheminots anciens combattants, direction S. N. C. F. — afin d'élaborer un calendrier de réalisation de la charte des droits du personnel ancien combattant. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous assurer que vous allez répondre favorablement à cette revendication particulièrement légitime ?

J'en viens à l'aspect sans doute le plus spectaculaire de la crise de la S. N. C. F. Il concerne les fermetures de lignes et l'abandon du service public.

En quatre ans, 6.595 kilomètres de lignes ferroviaires ont été fermés au trafic voyageurs omnibus sous prétexte de déficit consécutif à l'insuffisance du nombre des voyageurs.

Un département, celui de l'Ardèche, est désormais privé de toute desserte ferroviaire de voyageurs.

Certes, le développement du transport individuel a fait baisser le trafic des petites lignes, mais les horaires et les correspondances inadaptées aux besoins des usagers, le manque de confort, la vétusté du matériel et la lenteur des circulations sur ces lignes y sont aussi pour quelque chose.

En réalité, la rentabilité capitaliste prend le pas sur la rentabilité sociale et sur la notion de service public. Peu vous importe si, faute de moyens de transports individuels ou d'aptitude à les conduire, des catégories entières de la population sont privées de la possibilité de se déplacer, en particulier les personnes âgées !

Peu vous importe si l'absence ou l'insuffisance des transports ferroviaires risque d'accélérer le dépérissement économique et social de certaines régions françaises !

Peu vous importe si cette politique conduit à un accroissement anormal du transport individuel impliquant en retour une augmentation des dépenses d'investissements et d'entretien des réseaux routiers locaux et départementaux, ou encore si cette politique accroît les risques d'accident !

Abandon du service public, priorité au profit, transfert de charges sur les collectivités locales et départementales, telles sont les règles qui guident le pouvoir actuel.

Mais une autre politique des transports est possible qui accorde la priorité aux transports en commun.

Tout d'abord, une remarque essentielle s'impose : il n'y a pas opposition, mais convergence, entre les intérêts des cheminots et ceux des usagers.

Lorsque les cheminots luttent pour l'amélioration de leur condition sociale et l'embauche d'effectifs suffisants en nombre et en qualité, lorsqu'ils combattent les fermetures de lignes, n'ont-ils pas en vue les intérêts des usagers et ceux du pays tout entier ?

Les intérêts des uns et des autres se confondent et trouvent le même obstacle : votre politique.

Aussi, une autre politique des transports peut être définie, qui répondra aux intérêts tout à la fois des cheminots et du pays.

Fondée non pas sur la concurrence, mais sur la complémentarité des techniques et la coordination des moyens, cette politique supprimera doubles emplois et gaspillages coûteux.

Cela implique la sélection des investissements d'infrastructure en fonction des impératifs économiques et sociaux dictés par l'intérêt général et non par ceux des grands groupes industriels et financiers.

Cela implique une harmonisation sociale dans le progrès, au bénéfice de tous les salariés des transports.

Voilà pourquoi la S. N. C. F. devrait, selon nous, être au centre d'une organisation rationnelle des transports avec les moyens de développer ses activités, de moderniser ses installations et son matériel.

Il convient de rétablir et de revaloriser la notion de service public en arrêtant les fermetures de lignes, en remettant en service celles qui ont été supprimées malgré l'opposition des usagers et des collectivités locales, en développant les transports ferroviaires dans les banlieues des grandes agglomérations, en créant des liaisons ferroviaires nouvelles pour le transport à grande vitesse, en améliorant l'accueil et les prestations en direction du public.

Au Gouvernement et à la direction de la S. N. C. F. de revaloriser les salaires et d'améliorer les conditions de travail afin de prolonger la modernisation de l'entreprise nationale par le progrès social pour son personnel et le recrutement de nouveaux agents.

Dans cette perspective, la S. N. C. F. a besoin d'une véritable autonomie de gestion, le nécessaire contrôle des pouvoirs publics n'intervenant qu'en fin d'exercice.

Quant au conseil d'administration, il devrait disposer de pouvoirs réels et étendus et être composé en majorité de représentants du personnel, des petits et moyens usagers ainsi que de représentants de l'Etat.

A l'énoncé de ces dispositions fondant une autre politique des transports, donc une autre politique à l'égard de la S. N. C. F. et sa gestion démocratique, on s'aperçoit qu'elle sous-tend de profonds changements pour l'avènement desquels, avec le programme commun, les forces progressistes et démocratiques déploient leurs efforts.

Mais, dans l'immédiat, des mesures positives peuvent être obtenues : c'est le sens de la lutte des cheminots.

Nous les soutenons, non seulement parce que leurs revendications sont légitimes, mais parce que leur combat rejoignant celui des usagers, il se confond avec l'intérêt de la France. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes, ainsi qu'à gauche.*)

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

**M. Jean Filippi.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, peut-être devrais-je, en tant qu'ancien cheminot, vous exposer mon point de vue sur les problèmes de la S. N. C. F., ainsi que sur la coordination du rail et de la route, mais je pense que la crise de l'énergie aura de telles conséquences ou cours de l'année 1974 que le tableau des transports va se modifier profondément. Aussi j'attends l'année prochaine pour vous en parler.

Je me bornerai, aujourd'hui, à vous indiquer les soucis que cause à la Corse son chemin de fer, qui représente 232 kilomètres de voies.

Depuis quelques mois, la France est morose. Depuis quelques semaines, elle est inquiète. Depuis quelques années, la Corse est anxieuse et cette anxiété se traduit par des violences. Je ne dis cela, ni pour vous inquiéter, ni pour alerter M. Marcellin. Mais on a compté, depuis le début de cette année et jusqu'au 6 novembre, trente-quatre attentats, dont j'ai ici la liste dont je ne vous infligerai pas la lecture. Je vous dirai cependant que quatre de ces attentats ont concerné des ouvrages agricoles, quatre, des équipements collectifs, six, des services publics — y compris une vedette de gendarmerie — huit, des personnes privées et douze, l'infrastructure touristique. On a procédé à une arrestation ; aucune victime n'a été déplorée.

Il va de soi que je réprovoque ces attentats et que, si je peux apporter mon concours à la préfecture pour les empêcher ou les réprimer, je le fais. Mais on ne peut nier le profond malaise qui existe dans mon île devant une mutation économique très rapide et dont les Corses pensent que, de son fait, ils ne seront bientôt plus chez eux. Ils éprouvent un sentiment de frustration à l'égard du Gouvernement. Ce n'est pas, cependant, en tenant compte de ce contexte psychologique que je vous demande de prendre votre décision en ce qui concerne le chemin de fer de la Corse ; la logique devrait suffire.

Hier, une réunion s'est tenue à Ajaccio entre vos représentants, ceux de la préfecture et les parlementaires, sauf moi qui me considérais comme retenu au Sénat par la discussion du budget. Je ne sais pas ce qui a été dit, mais d'après les indications que j'avais pu recueillir avant cette réunion, je crois savoir que votre intention était de faire supporter progressivement tout ou partie du déficit par les finances départementales, qui ne le peuvent pas.

Je sais que c'est le cas de la Provence. Malheureusement pour elle, la Corse n'est pas la Provence. Elle est une île et ses 232 kilomètres, c'est notre S. N. C. F. L'hiver, il est souvent impossible d'aller par la route de Bastia à Ajaccio ou inversement, et le col de Vizzaron est fermé.

Malgré quelques améliorations de nos voies de communication, les transports routiers ne pourraient pas supporter le supplément de trafic de marchandises et de voyageurs qu'entraînerait la suppression du chemin de fer que, je l'espère, vous n'envisagez pas.

Mais, me direz-vous : mon collègue de la rue de Rivoli trouve qu'il coûte trop cher ; pour l'exercice 1972, le déficit correspond à 75 p. 100 des dépenses.

Vous pouvez lui répondre, monsieur le secrétaire d'Etat, d'abord que son importance tient en partie à la gestion passée, qui n'a pas su développer le trafic. Il aurait beaucoup mieux valu, par exemple, passer des contrats avec les pétroliers pour transporter l'essence d'un côté à l'autre de l'île sans que les routes soient encombrées par d'immenses camions citernes. C'était peut-être difficile, mais ce n'était certainement pas impossible.

Aujourd'hui, cette bataille, qui n'a pas été livrée à l'époque, est sans doute perdue, mais d'autres peuvent être gagnées. Pour ma part, je fais confiance à la direction actuelle des chemins de fer de la Corse, Compagnie générale de chemin de fer et de transport automobile (C. F. T. A.).

Depuis vingt ans, du reste, je demande que ce soit la S. N. C. F. qui gère les chemins de fer de la Corse. Elle n'a jamais voulu le faire parce que, comme elle supprime des lignes secondaires, elle ne voulait pas en faire revivre une, même dans une île.

J'espère que, grâce à une bonne gestion, le pourcentage de déficit diminuera. Mais je voudrais faire remarquer à ce sujet deux choses.

Tout d'abord, il s'agit de 7 millions, ce qui, au regard des sommes que vous maniez, est peu de chose. Comme chaque Français a droit à son déficit ferroviaire, je vous demande de noter que nous, Corses habitant l'île, nous n'avons qu'un déficit de 25 francs par tête, alors que si nous prenons le déficit de la R. A. T. P. et que nous supposons 10 millions d'usagers, ce qui est beaucoup, cela fait 135 francs par tête.

Pour la S. N. C. F., avec 6.600 millions de contribution de l'Etat — autrefois on appelait cela « déficit », maintenant, c'est un déficit habillé : « l'infrastructure », « les retraites », etc. — nous trouvons 120 francs par Français, c'est-à-dire cinq fois plus que pour la Corse.

Je pense donc que vous ne devriez pas discuter notre déficit — sinon pour tenter de le diminuer, bien entendu, par une meilleure gestion — et surtout ne pas le faire supporter par un département pauvre qui n'est pas partie prenante dans le déficit général des transports en commun — chemins de fer, autobus, métro.

En conclusion, je dirai que la Corse étant, il faut le répéter, une île, son indispensable petit réseau ferré ne peut être ni supprimé, ni pris en charge par le département. Aussi serais-je heureux que sinon ce soir, du moins bientôt, vous me donniez votre accord. (*Applaudissements.*)

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

**M. Serge Boucheny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis maintenant des années, des milliers et des milliers empruntent, matin et soir, leur voiture ou les transports en commun pour se rendre à leur travail.

Depuis des années, les ministres, les préfets, les hommes politiques de la majorité promettent d'améliorer la situation : demain, nous voyagerons dans des conditions magnifiques de transport et de rapidité. Et puisque les promesses ne coûtent rien, on rajoute les autoroutes.

Il serait bon, d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous en disiez quelques mots, parce qu'il est question que les autoroutes ou les voies de déchargement envisagées dans la région parisienne soient à péage.

Malgré cela, l'immense migration, chaque jour renouvelée, se fait dans des conditions de plus en plus éprouvantes. Rejetés hors de Paris par la spéculation foncière et la recherche du profit, des hommes, des femmes, des travailleurs sont à notre époque contraints de lutter non plus seulement pour des salaires décentes, mais aussi pour les conditions de transport humaines.

C'est d'ailleurs là un aspect de la « misère moderne » qu'engendre aujourd'hui le capitalisme, dans sa recherche du profit. Transporter des centaines de milliers de personnes dans des conditions décentes n'apporte, en effet, pas de profit. Alors, tout peut donc continuer encore et longtemps. C'est sans doute la raison pour laquelle, alors que le budget général est en progression de 12,2 p. 100, celui des transports, lui, n'augmente que de 5,7 p. 100. Les subventions à la R. A. T. P., à la S. N. C. F. subissent une stagnation relative.

Vous nous disiez que, pour la région parisienne, vous augmentiez de 50 p. 100 la subvention à la R. A. T. P. Mais il faut aussi voir de quel bas niveau sont partis ces fameux crédits. Vous nous proposez des plans pour remédier à cet état de fait, mais, monsieur le ministre, ce qu'il nous faut, ce sont des crédits importants et non des promesses. C'est nécessaire pour alléger quelque peu les dures conditions de déplacement dans la région parisienne, en premier lieu, parce que c'est la plus importante, mais aussi dans les grandes villes, aujourd'hui en plein développement.

En mettant l'accent sur le caractère de rentabilité des transports urbains, vous prolongez la situation actuelle. La solution, c'est de leur reconnaître leur caractère de service public d'intérêt national. Une telle orientation viserait à élargir dans des conditions satisfaisantes le « maillage » des lignes de métro. Il s'agirait de prolonger de nombreuses lignes, comme la 13 bis, qui va vers Clichy-Gennevilliers, et bien d'autres encore.

Je sais que des améliorations importantes ont été apportées : trottoirs roulants, mise sur pneus, allongement des stations. Mais les gens qui demeurent à trente kilomètres de Paris sont obligés de prendre leur voiture car il n'existe, dans la quasi-totalité des cas, aucun moyen de transport pour se rendre au centre de Paris.

Si nous faisons preuve de mauvais esprit, nous vous prêterions quelques idées machiavéliques et nous pourrions penser que la situation n'est pas faite pour déplaire au Gouvernement qui

pression les automobilistes en taxes sur l'essence, vignettes, contraventions, stationnement payant, arguant du fait que cet argent servira plus tard à l'amélioration des transports. A cet égard, nous aimerions savoir quelle fraction des sommes ainsi recueillies a été affectée à l'amélioration des transports dans la capitale. Ainsi, nous pouvons dire que l'automobiliste est aujourd'hui la « vache à lait » du système fiscal français.

Une nouvelle fois, le syndicat des transports parisiens a proposé, le 22 novembre dernier, au Gouvernement de procéder à une augmentation des tarifs du métro et des autobus à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974.

La population laborieuse de Paris rejette cette hausse nouvelle des tarifs. A de nombreuses reprises, les Parisiens se sont opposés, par des manifestations puissantes, aux hausses proposées par la majorité pro-gouvernementale, dominée par les hommes politiques qui soutiennent le Gouvernement et font peser leur domination sur le syndicat des transports. Au moment où les Français luttent contre la vie chère, le pouvoir confirme qu'il est l'ordinateur du sinistre convoi de la vie chère et de l'inflation.

Nous nous opposons aux hausses envisagées. Nous demandons le blocage des tarifs de la R. A. T. P. La hausse que vous envisagez va encore accroître les difficultés des familles aux revenus modestes.

Dans le bulletin n° 3 du ministère des transports il est écrit : « Les dépenses de l'Etat pour la R. A. T. P. seront inférieures en 1974 à celles de 1973 : 792 millions de francs au lieu de 830 millions en 1973. Vous ajoutez : 726.500.000 francs correspondent à la prise en charge d'une partie du déficit d'exploitation dû à l'insuffisance des tarifs par rapport au module d'équilibre ». Ce terme module d'équilibre est en réalité un tarif qui assurerait la couverture des dépenses sans participation des pouvoirs publics. Vous ajoutez plus loin : « 66 millions au titre de la compensation des tarifs réduits à caractère social ». C'est donc bien le Gouvernement qui au nom d'une fausse rentabilité organise les hausses et s'attaque au service public.

Fausse rentabilité parce que vous allez jusqu'à refuser de faire bénéficier les entreprises publiques des mêmes avantages accordés aux entreprises privées. Vous obligez le service public à contracter des emprunts auprès des banques privées et ensuite ces services publics sont obligés de payer aux banques des agios très élevés. Les crédits que vous refusez aux usagers vous les attribuez, en revanche, généreusement aux gros industriels de l'acier, aux firmes de l'électronique militaire, à Dassault, à Citroën, à Pechiney et à combien d'autres encore ! Voilà qui éclaire une conception malsaine de l'intérêt public et qui explique la faible croissance de votre budget.

L'amélioration des transports dans la région parisienne passe aussi par la satisfaction des légitimes revendications des travailleurs. Il se dit de plus en plus de la R. A. T. P. qu'en surface elle s'engluie dans les bouchons ; en souterrain elle s'étend à la vitesse d'une taupe. Elle paie mal son personnel, le souci majeur de la direction étant de « compresser » les effectifs, de faire des économies, en définitive d'obéir aux directives impérieuses du pouvoir.

Les syndicats C. G. T., C. F. D. T., F. O., syndicat des autonomes appellent à l'action le personnel. Intervenez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat pour que soient satisfaites les revendications suivantes : reclassement immédiat des emplois actuels en stations ; établissement d'une qualification « station » de second degré rémunéré à l'échelle E230 ; la journée de sept heures en une seule fois ; garantie de l'emploi et reclassement du personnel des bus ; construction de logements sociaux à loyer bon marché à proximité des terminus à l'Ouest de Paris ?

Pour résorber la crise des transports, il ne faut pas seulement des plans mirifiques, de même que pour résorber les embouteillages et la saturation permanente des rues de Paris, il ne suffit pas de sévir, comme l'a dit le Président de la République à sa sortie du salon de l'automobile.

Il faut changer de politique, il faut à la fois répondre hardiment aux besoins de la population laborieuse et aux intérêts légitimes du personnel des transports en commun. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

**M. Yvon Coudé du Foresto.** Je mande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Coudé du Foresto.

**M. Yvon Coudé du Foresto.** C'est à titre personnel que je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser deux questions au sujet de la S. N. C. F.

Vous avez entendu tout à l'heure un certain nombre d'interventions et, en particulier, celle de mon excellent collègue et compatriote M. Filippi qui plaidait, avec l'éloquence qu'on lui connaît, la cause du chemin de fer de la Corse. Vous avez entendu également une intervention de notre collègue M. Schmauss.

Ma première question porte sur les problèmes des lignes secondaires de la S.N.C.F. Quand nous avons affaire à un service public, je pense que raisonner en termes de rentabilité est une fausse conception. Il faut raisonner sur la rentabilité nationale et se demander si la mise sur toute d'un certain nombre de liaisons qui étaient assurées jusque-là par des liaisons ferroviaires est fructueuse ou, au contraire, coûte en définitive plus cher à la collectivité.

Or il est incontestable que des liaisons secondaires de la S.N.C.F. sont déficitaires, nous le savons très bien, mais nous savons aussi que la mise sur route pose des problèmes redoutables dans certaines régions. En dehors même des infrastructures routières que les départements sont obligés de renforcer et de prendre à leur charge, il faudrait faire en sorte qu'il n'y ait pas de gaspillage d'énergie.

M. Filippi avait parfaitement raison, tout à l'heure, lorsqu'il disait que les problèmes ont changé de dimension et de valeur et nous ne savons pas de quoi demain sera fait.

Il ne s'agit pas du tout, dans mon esprit, d'attaquer les transports routiers, mais de veiller à ce que la situation actuelle ne soit pas encore aggravée. Il ne convient pas d'examiner ce problème du simple point de vue de la rentabilité de la S.N.C.F., mais du point de vue de la rentabilité nationale.

J'en arrive à ma seconde question. Mon excellent prédécesseur Marcel Pellenc avait pour habitude — et il avait raison — de s'élever contre les créations d'emplois qui l'année suivante se retrouvaient en mesures acquises sur lesquels on ne pouvait plus exercer aucune sorte de contrôle. Mais, je me demande si, dans certains domaines, nous ne sommes pas allés trop loin. Là aussi, je m'explique.

On a créé cette année plusieurs dizaines de milliers d'emplois — moins que les années précédentes, je vous l'accorde — dans l'ensemble du budget.

Dans les services publics et les services de l'Etat, nous avons atteint un plafond d'effectifs assez confortable, mais dont il faudrait examiner la répartition. S'il existe, en effet, des secteurs pléthoriques, il en est d'autres dans lesquels des postes ne sont pas pourvus.

Je ne voudrais pas citer de cas particuliers car nous savons tous que dans des gares, parfois importantes, un seul et malheureux employé est chargé à la fois de la distribution des billets, de la réservation des places, du contrôle des billets à la sortie et du parking.

Comme il ne peut pas être partout à la fois, il fait ce qu'il peut et à certains moments il n'est pas à l'endroit où on le demande.

Je ne demande pas la création de nouveaux groupes de travail ou de nouvelles commissions car si l'on faisait le recensement, comme je l'ai souhaité, des groupes de travail créés depuis quelques années, on serait probablement effaré par leur nombre et surtout par le peu de résultats obtenus. Dans la circonstance, il faudrait peut-être que quelqu'un — je ne sais qui, mais nous pourrions en parler librement — examine si cette répartition du personnel a été faite d'une façon judicieuse et si dans certains cas il n'y a pas insuffisance car, à mon sentiment, cette insuffisance est parfois manifeste.

La S.N.C.F. s'intéresse surtout à ses lignes de prestige. Je ne la blâme pas ; on a dit tout à l'heure que c'était un élément du rayonnement de la France à l'étranger. J'en suis bien conscient, mais je désire aussi qu'on ne néglige pas les lignes qui sont des affluents des lignes de prestige ; de temps à autre, on a vraiment l'impression qu'elles sont les parents pauvres des chemins de fer français. (*Applaudissements.*)

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

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais essayer de répondre rapidement aux orateurs qui sont intervenus depuis la reprise de la séance.

M. le président Chauvin qui, à juste titre, m'a posé le problème de la liaison entre Cergy-Pontoise et Paris ou La Défense par aérotrain.

Je lui dois des précisions et je vais essayer d'être aussi clair que possible car cette affaire est importante à nos yeux comme aux siens à double titre : celui de la desserte de la ville nouvelle de Cergy et celui de la promotion de la technique nouvelle de pointe qu'est le système de sustentation par coussins d'air.

Je crois qu'un bref rappel n'est pas inutile : le 7 juin dernier, M. le Premier ministre, par lettre adressée au ministre des transports, faisait savoir qu'il donnait, sous certaines conditions, son accord à la construction de l'infrastructure et de l'élément prototype de l'aérotrain sur la ligne Cergy-Pontoise—La Défense. Le 28 juin, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. constituaient une filiale commune, la société Aéropar au capital de laquelle était prévue la participation de la société de l'aérotrain.

Des protocoles d'accords devaient être mis au point pour régler les problèmes juridiques, les problèmes de responsabilité, les engagements financiers des différentes parties en cause. Des réunions ont eu lieu tant à l'échelon du ministère qu'à l'échelon interministériel, à l'hôtel Matignon, pour régler les problèmes financiers de l'opération, et ont abouti à un compromis le 14 septembre dernier.

Les dispositions envisagées étaient soumises au comité permanent du district et le préfet de région faisait connaître, le 23 octobre, au ministre des transports, les positions adoptées qui concernaient, vous le savez peut-être, la limitation à fin 1975 des réévaluations et demandes de garantie des prêts à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. Sans attendre ces conclusions la société Aéropar demandait, le 17 juillet dernier, à la société de l'aérotrain de constituer, conformément au projet de protocole, deux groupements industriels, l'un pour la construction d'infrastructures, l'autre pour la construction du prototype, c'est-à-dire de la caisse et de son moteur. Au début du mois de novembre, la création de ces groupements se heurtait à des difficultés en raison de divergences, non résolues, entre la société de l'aérotrain et la société du moteur linéaire sur des points fondamentaux, à savoir les prix, les responsabilités de chacun et les délais.

Le 21 novembre, le ministre des transports et moi-même rendions compte au Premier ministre des développements de la situation et celui-ci donnait son accord à nos propositions qui visent à parfaire, d'ici au 31 décembre, l'évaluation des possibilités du moteur linéaire au regard des engagements à respecter, à évaluer les autres solutions susceptibles de se substituer au moteur linéaire afin de maintenir la construction de la ligne d'aérotrain dans des conditions de performance, de coûts et de délais prévus ; enfin, à examiner toute autre solution permettant de garantir la desserte de Cergy-Pontoise dans les délais prévus.

Dans l'état actuel des choses et des études, toute décision d'abandonner l'aérotrain sur cette liaison serait pour le moins prématurée. Je pense qu'une telle éventualité serait même regrettable. La technique de sustentation par coussin d'air n'est pas en cause ; seul le système de propulsion présente des difficultés dans ses délais et dans ses prix.

En cas d'abandon de l'aérotrain, la desserte de Cergy-Pontoise serait probablement assurée par une liaison ferroviaire de type classique, ce qui est, comme le disait M. Chauvin, tout à fait possible. Il conviendrait par ailleurs — et ce sera ma conclusion — que le Gouvernement réaffirme sa confiance dans la technique du coussin d'air qui, je le répète, ne devrait pas avoir à souffrir des difficultés actuelles. Je réponds donc à M. le président Chauvin : la liaison entre Cergy-Pontoise et La Défense sera assurée.

Mme Brigitte Gros a rappelé les travaux du club de Rome, ainsi que les risques de pénurie d'énergie dans les pays industrialisés. Elle a souligné à juste titre que le chemin de fer consomme moins d'énergie, en tous cas d'origine pétrolière, et qu'il devrait être le principal bénéficiaire de notre attention et des crédits du Gouvernement.

Comme Mme Brigitte Gros, je tiens à souligner les avantages que présenterait la ligne Paris-Sud-Est — je préfère l'appeler ainsi comme je l'ai fait tout à l'heure à la tribune, plutôt que Paris-Lyon, puisque c'est tout le Sud-Est qui en bénéficiera — et je confirme que ce projet est en cours d'ultime examen avant une décision gouvernementale.

Mme Brigitte Gros a parlé également de la nécessité de réaliser de grands travaux pour les transports en commun dans la région parisienne. Elle souhaite la création d'instances d'études sur les transports urbains, y compris ceux de province, si j'ai bien compris son propos.

Si les chiffres qu'elle a avancés me semblent un peu exagérés, puisqu'elle demande par exemple que l'on double le budget des transports en commun, je lui rappelle que nous prévoyons d'importants investissements en matière de transports urbains, puisque nous les augmentons déjà de 50 p. 100, ce qui n'est pas négligeable.

Quant aux transports parisiens, je confirme à Mme Brigitte Gros que le Gouvernement sera très prochainement saisi d'un ensemble de propositions qui recouvrent très largement les préoccupations qu'elle a exprimées. J'ajoute que les commissions compétentes de cette Haute assemblée en seront informés et que je me mets, dès maintenant, à leur disposition pour examiner ces problèmes, à la lumière du rapport que je présenterai dans quelques jours au Gouvernement.

M. Schmaus a évoqué les problèmes de la liaison Sud-Est et de l'aérotrain, mais je viens de répondre assez clairement à M. le président Chauvin et à Mme Brigitte Gros sur ces deux points.

Il a souligné la valeur exceptionnelle de l'outil qu'est la S. N. C. F. et très simplement, sans vous choquer, je ne peux qu'adhérer à ses propos

Comme je l'ai dit tout à l'heure en présentant ce budget, la S. N. C. F. a un très brillant avenir et, à la fin du contrat de programme, qui s'achève cette année, nous pourrions amorcer une nouvelle étape, en plein accord avec cette grande entreprise, de sorte que les problèmes d'effectifs, dont vous avez parlé, les problèmes d'investissements, dont je signale que, s'ils ont été en baisse pendant quelques années, ils remontent, insuffisamment peut-être à vos yeux, depuis deux ans, ainsi que les problèmes des charges seront traités avec le souci de préserver et d'accroître les chances de la S. N. C. F. dans l'ensemble des systèmes de transport.

Comme vous le savez, je consulte en ce moment les organisations syndicales et la direction générale dans des commissions tripartites. Deux ont déjà eu lieu, une troisième traitera bientôt de l'avenir de la S. N. C. F. et, à partir de ces débats, qui seront certainement très instructifs, nous prendrons un certain nombre de mesures en fonction des effectifs, des investissements et des charges, notre objectif étant de donner à la S. N. C. F., je le répète, les meilleures chances d'être cet outil exceptionnel dont la France dispose.

Quant à la situation des cheminots anciens combattants, je signale à M. Schmaus qu'elle est prise en considération par la direction de la S. N. C. F., je dirais presque en permanence, et cette entreprise ne manque pas d'intégrer les préoccupations propres de ces agents dans le cadre général du progrès social qu'elle recherche pour l'ensemble de son personnel.

Je crois avoir ainsi répondu aux principales questions posées par M. Schmaus.

Je voudrais maintenant répondre à M. Filippi, sénateur de la Corse, dont je savais qu'il avait été inspecteur général des finances et banquier, mais dont j'ignorais, bien que je le connaisse parfaitement, qu'il eût été aussi cheminot. (*Sourires.*)

**M. Jean Filippi.** Vous n'étiez pas né ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Monsieur le sénateur, cela explique votre compétence spéciale sur les problèmes du chemin de fer corse, auxquels nous attachons un très grand intérêt. Hier encore, vous le savez, a eu lieu une réunion au cours de laquelle la mission interministérielle que j'ai constituée a discuté avec les représentants et les élus locaux. Nous recherchons un accord, car nous tenons absolument à remettre en état de bon fonctionnement le chemin de fer corse. Toutes nos conditions, au premier abord, n'ont pas été acceptées par nos interlocuteurs locaux, mais la négociation ne sera terminée que dans quelques jours et, si vous le voulez bien, nous en reparlerons. J'ai bon espoir que nous parviendrons à un accord satisfaisant pour tous.

M. Boucheny a évoqué, lui aussi, les très importants problèmes des transports en commun de la région parisienne. Je ne suis pas de son avis sur de nombreux points du tableau assez pessimiste qu'il a brossé, mais je lui confirme l'intérêt que nous portons à ce problème immense. Par parenthèse, je ne voudrais pas avoir l'air de négliger les transports en commun de la province et je rappelle que tout à l'heure, à la tribune, j'ai évoqué, comme Mlle Rapuzzi, les efforts que nous faisons à leur sujet.

Très prochainement, je serai en mesure de présenter au Gouvernement des mesures dont je crois pouvoir dire qu'elles seront de nature à satisfaire M. Boucheny, tout au moins quant à certaines des nombreuses questions qu'il a développées et qui lui tiennent particulièrement à cœur, compte tenu de l'intérêt qu'il porte à telle zone géographique de la région parisienne.

Monsieur le rapporteur général, avec votre habituel sens de l'analyse, vous n'avez pas manqué d'évoquer les problèmes que nous pose la S. N. C. F. Vous savez que le contrat de programme entre l'Etat et la S. N. C. F., signé en mai 1969 et qui s'achève à la fin de l'année 1973, prévoyait la fermeture de 10.000 kilomètres de lignes secondaires. Actuellement, 7.280 kilomètres de lignes de service omnibus voyageurs sont fermées et nous en avons, vous le savez, 28.000 kilomètres. Le trafic de ces 7.280 kilomètres a été, le plus souvent, transféré sur route. Si nous avons pris cette décision, c'est que le trafic sur route, s'il est déficitaire, l'est moins que le trafic par fer.

A titre de rapporteur général, vous savez mieux que quiconque qu'il est prévu de verser 700 millions de francs à la S. N. C. F. au titre du déficit de ces lignes d'omnibus pour l'ensemble de la France.

Ce déficit tient d'abord à une certaine désaffection, croissante dans certains cas, du public pour les transports collectifs, la motorisation individuelle ayant fait de très grands progrès dans notre pays. Il est parfois le fait d'une mauvaise adaptation du rail aux trafics les plus faibles et, par exemple, certains trafics omnibus ont baissé brutalement de 20 p. 100 à 30 p. 100.

Le transport en commun sur route est moins onéreux pour la nation que le transport par fer, ce qui nous conduit à étudier encore ces problèmes, mais les décisions de transfert et de fermeture des lignes sont de plus en plus difficiles à prendre, je le sais bien en tant qu'élu local.

C'est pourquoi j'ai décidé — je le confirme ici publiquement — d'instituer dans ce domaine très délicat une procédure de concertation régionale approfondie par laquelle les instances régionales, départementales et communales pourront se faire entendre. Désormais, les transferts sur route de lignes de la S. N. C. F. seront étudiés en fonction de l'aménagement du territoire, et je rejoins par là la notion d'intérêt national qui a été évoquée. Il est vrai, notamment, que, pour certaines régions montagneuses, le transfert du trafic sur route peut présenter des dangers. C'est dans cet esprit que, le plus humainement possible, nous réglerons le problème très important des lignes secondaires.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général.** A la lumière de la crise de l'énergie !

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Bien entendu.

Un certain nombre d'orateurs ont évoqué la crise de l'énergie. J'en avais moi-même parlé à la tribune et je répète que nous y sommes très attentifs.

Pour remettre un peu les choses à leur place, je rappelle au Sénat que les transports terrestres n'absorbent que 6,3 p. 100 du total de nos approvisionnements. Il n'empêche que nous devons être très attentifs et nous avons d'ores et déjà envisagé de donner aux transports terrestres, notamment aux transports en commun, une priorité absolue.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs, ce que j'avais à répondre aux divers orateurs. (*Applaudissements.*)

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

## PRESIDENCE DE M. JACQUES SOUFFLET,

vice-président.

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

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

### ETAT B

#### I. — SECTION COMMUNE

**M. le président.** « Titre III, 4.432.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits proposés pour le titre III. (*Ces crédits sont adoptés.*)

### ETAT C

#### I. — SECTION COMMUNE

« Titre V. — Autorisations de programme, 21.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 11.325.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 2.040.000 francs. » — (*Adopté.*)

### ETAT B

#### II. — TRANSPORTS TERRESTRES

« Titre III, 299.953 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre IV, 145.543.000 francs. »

La parole est à M. Cathala.

**M. Charles Cathala.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai eu l'occasion de vous entretenir, lors d'une réunion, du problème du R. E. R., qui doit desservir la ville nouvelle de Marnes-la-Vallée.

Je vous rappelle combien est grande la déception de tous les élus du département de la Seine-Saint-Denis qui souhaitent que cette réalisation se fit en souterrain pour la traversée de Neuilly-Plaisance.

L'impératif qui nous a été opposé tenait à l'insuffisance de l'enveloppe financière. Je suis persuadé que l'étude du projet en souterrain n'a pas été faite d'une façon sérieuse et que les chiffres avancés ne sont pas bien fondés.

Enfin, le projet tel qu'il a été établi, présente de graves inconvénients pour Neuilly-Plaisance qui se trouverait coupée en deux par un viaduc et gênée par le manque d'accès et de parking.

Cette réalisation, qui est utile et souhaitée par la population de nos villes, ne doit pas se faire sans une étude approfondie afin d'éviter des erreurs qui seraient bien regrettables et irréparables dans l'avenir.

Je souhaite que notre prochaine réunion, monsieur le secrétaire d'Etat, nous permette de faire une mise au point indispensable à ce sujet. Je suis tout à fait persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre bonne volonté. Vous nous apportez votre concours pour humaniser ce projet et je vous en remercie.

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Je répondrai à M. le sénateur Cathala que je suis tout prêt à poursuivre nos conversations et nos travaux. Déjà, reconnaissons-le, des améliorations très sensibles ont été apportées au projet initial et, en ce qui concerne Neuilly-Plaisance, nous ferons tout le nécessaire pour que l'aménagement de la gare — qui, j'en conviens, n'était pas convenable à votre point de vue d'élu local et de maire — soit réétudié dans de bonnes conditions. Nous nous reverrons donc à ce sujet, dans l'esprit qui nous a déjà animés au cours de plusieurs réunions.

**M. le président.** Par amendement n° 111, M. Pierre Brousse propose, au titre IV, plus 145.543.000 francs, de réduire ces crédits de 796 millions de francs et, en conséquence, de ramener le montant des mesures nouvelles à moins 650.457.000 francs.

La parole est à M. Brousse.

**M. Pierre Brousse.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je présente une nouvelle fois cet amendement au Sénat, comme je le fais chaque année, car, tous les ans, hélas ! les conditions qui le justifient se trouvent à nouveau réunies.

Il a trait à un problème que nous connaissons bien, celui, non pas de l'opposition entre Paris et la province, mais de la situation défavorable de la province par rapport à la région parisienne au point de vue des transports urbains.

En effet, la régie autonome des transports parisiens bénéficie d'une subvention qui, cette année, est de l'ordre de 80 milliards d'anciens francs alors qu'en province, dans le même temps, l'Etat n'a participé qu'aux travaux en cours du métro pour Marseille et pour Lyon. Pour le reste, il n'est question de rien. Or les problèmes que connaissent les transports parisiens se posent avec la même acuité, toutes choses étant égales d'ailleurs, dans toutes les villes importantes de France.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes persuadés qu'il y a en l'occurrence deux poids et deux mesures.

Que le problème ne soit pas simple, nous le savons. Mon amendement est sans doute difficile à défendre dans l'absolu. En effet, le budget a été établi et l'on ne voit pas comment on pourrait supprimer les crédits dont la R. A. T. P. a besoin ; je vous en donne bien volontiers acte avant même que vous me le disiez.

Mais ne pensez-vous pas que le débat auquel nous nous livrons ce soir, comme chaque année, depuis près de quatre ans, mérite que nous le poussions plus à fond entre Gouvernement et Parlement ?

Il se pose d'abord des problèmes d'investissements. Les investissements des réseaux de transports en commun devraient être aidés d'une façon égale en province comme dans la région parisienne. Vous venez de l'admettre pour Lyon et pour Marseille, et nous nous en réjouissons.

Ces crédits que vous réservez jusqu'à présent, à la seule région parisienne, nous vous demandons de nous les accorder également pour les villes de province.

Quand nous devons acheter des autobus, on ne nous en fait pas cadeau, pas plus qu'on ne donne gratuitement à la R. A. T. P. de nouveaux wagons et de nouvelles motrices.

La comparaison peut se faire aussi au niveau du fonctionnement. Si la R. A. T. P. connaît des problèmes avec les tarifs réduits, pour les familles nombreuses, pour les élèves des établissements scolaires, les réseaux de province ont exactement les mêmes.

Le problème des personnes âgées se pose de la même manière dans les villes de province qui l'ont résolu avant la région parisienne, bien qu'elles ne soient pas subventionnées. La première ville à le faire a dû être Angers et d'autres ont suivi.

Monsieur le secrétaire d'Etat, comme je l'ai dit à votre prédécesseur, comme je redoute d'avoir à vous le répéter l'année prochaine, si vous êtes encore notre interlocuteur, ce que j'espère, ou à votre successeur, le cas échéant, il est temps d'aller au fond du problème.

Il ne s'agit pas forcément de créer une nouvelle commission, comme l'a suggéré M. Coudé du Foresto, car nous en avons eu déjà beaucoup, et pourtant celle-là aurait quelque utilité.

Les commissions du Parlement, que ce soit celles de l'Assemblée nationale ou du Sénat, sont composées d'élus qui connaissent bien les problèmes et avec qui vous pourriez dialoguer avec profit.

Je le répète une fois de plus, il ne s'agit pas non plus d'opposer Paris à la province. Il convient tout simplement de faire preuve d'équité car les problèmes se posent partout de la même manière, mais à des niveaux peut-être différents.

Tel est le sens de cet amendement que je présente, une nouvelle fois, devant le Sénat. (*Applaudissements.*)

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

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** M. Pierre Brousse vient de défendre, avec conviction et talent, une thèse que nous connaissons bien. Les revendications qu'il a exposées sont communes à bien des membres de notre assemblée qui sont les élus de villes de province. Ce sont donc des arguments qui recueillent facilement l'adhésion de bon nombre d'entre nous.

Toutefois, le cheminement de la pensée de M. Brousse ne manquera pas de troubler un certain nombre de sénateurs. Faut-il punir la région parisienne en pénalisant son réseau de transports en commun sous prétexte que le Gouvernement, en dépit de demandes réitérées, s'obstine à ne pas placer sur un pied d'égalité tous les réseaux de transports en commun du pays ?

Je préférerais, monsieur Brousse, une autre solution qui punisse seulement le Gouvernement et non pas la région parisienne. (*Sourires.*)

**M. Pierre Brousse.** Ce serait préférable !

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Ce serait préférable, en effet.

J'aurais pu me limiter — ce qui aurait correspondu plus strictement à mon rôle — à indiquer que, n'ayant pas eu à connaître de l'amendement, la commission des finances ne saurait donner un avis sur celui-ci. Cela dit, elle s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, M. Brousse ne veut pas opposer Paris, capitale de la France, à la province. Mais, en fait, c'est ce qui ressort de ses propos.

Dois-je rappeler, par exemple, que le budget prévoit des sommes importantes pour aménager actuellement de vastes infrastructures dans certaines grandes villes ?

Dois-je rappeler la loi votée par votre Haute Assemblée, et sans doute par M. Brousse lui-même, au mois de juin dernier ?

Dois-je rappeler que, grâce à cette loi, un certain nombre de très grandes villes bénéficieront des ressources nécessaires à l'aménagement de leurs transports ?

Dois-je rappeler que nous avons inscrit 700 millions de francs au budget de 1974 pour les lignes omnibus de la S. N. C. F. qui sont déficitaires, et cela en vue du bien national ?

Nous ne devons plus continuer à nous battre autour d'une opposition entre la province et Paris. Chacun de nous défend ses thèses, mais seule la solidarité nationale est une notion vivante et valable dans cette affaire.

Je pourrais, bien sûr, vous dire qu'à Paris un million et demi de personnes prennent le métro chaque jour, et que 13 millions de déplacements s'effectuent quotidiennement dans la région parisienne.

Cela nous oblige évidemment à prendre des dispositions en faveur de la R. A. T. P. comme nous commençons à en prendre, pour la première fois, en faveur de certaines grandes autres villes de province.

Votre amendement me paraît donc particulièrement inopportun cette année où le budget fait un effort pour la province.

Le Gouvernement vous a proposé, et vous l'avez voté, une loi qui intéresse les grandes villes de province d'au moins 300.000 habitants. C'est mieux que rien, car c'est là que se manifestent les plus grandes difficultés et que se fait sentir le besoin le plus pressant d'investissements.

Par conséquent, je le répète, à un moment où une telle politique est mise en œuvre, cet amendement est mal venu.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que M. Brousse, dans sa sagesse habituelle, veuille bien retirer son amendement.

**M. Jean-Louis Vigier.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Vigier contre l'amendement.

**M. Jean-Louis Vigier.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je m'oppose habituellement à mon excellent collègue, M. Pierre Brousse, sur un terrain différent puisqu'il s'agit d'équipes de rugby dont nous sommes les « supporters ». (*Sourires.*)

Je suis certain d'ailleurs que, puisque je suis encore plus méridional que lui, il écoutera mes arguments ! A cette heure tardive du marathon budgétaire, je ne vous en donnerai que deux.

Le syndicat des transports parisiens, qui préside un haut fonctionnaire de grande qualité, M. Doublet, préfet de région, réclame chaque année un ajustement tarifaire.

Vous n'ignorez pas que la ville de Paris, comme la plupart des capitales, a un tuteur. Elle ne peut souhaiter en avoir un de plus acceptable et de mieux accepté que mon ami M. Verdier, préfet de Paris.

L'Etat, que ce soit sous le IV<sup>e</sup> ou sous la V<sup>e</sup> République, a constamment refusé cet ajustement. Il est d'usage que celui qui oppose un tel refus en supporte les conséquences dans des proportions fixées à l'avance. C'est peut-être une illustration de la fable du loup et du chien, mais nous n'y pouvons rien. Tel est le sort réservé aux capitales !

Je voudrais également rappeler que, alors que la ville de Lyon, dans l'immédiat, et celle de Marseille plus tard, bénéficieront d'une importante subvention pour la construction de leur métro, la percée des tunnels du métro de Paris, construits entre 1900 et 1910, n'a bénéficié d'aucune subvention. Vous semblez ignorer cet argument, monsieur Brousse. Je comprends votre intervention, mon cher collègue, et j'ose espérer que vous comprendrez la mienne. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et à droite.*)

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Chauvin pour explication de vote.

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le président, mes chers collègues, j'ai beaucoup apprécié la mesure avec laquelle notre excellent collègue a présenté son amendement. Il nous a même dit que c'était un amendement difficile à défendre.

Cependant je souhaiterais, monsieur Brousse, que vous le retiriez. Que vous le vouliez ou non, il apparaît comme un prolongement d'une lutte qui a duré trop longtemps entre la province, Paris et la région parisienne.

M. le secrétaire d'Etat a rappelé, voilà quelques instants, qu'il existait une solidarité nationale. Il est certain que le travail des habitants de la région parisienne profite non seulement à cette région, mais encore à l'ensemble du pays et que Paris, capitale de la France, possède des moyens de transports qui servent à l'ensemble des Français qui viennent dans la capitale.

Mais vous avez demandé au Gouvernement, et là, monsieur Brousse, vous avez raison, que des mesures soient prises pour que l'on ne vive pas dans l'hypocrisie actuelle en gardant un déficit croissant qui est des plus angoissants.

Je ne partage pas le sentiment de nos collègues qui demandent que les tarifs ne soient pas augmentés. Toutes les villes dont nous parlons n'ont pas la chance d'être dans le périmètre de l'agglomération parisienne ; c'est le cas de la mienne, monsieur Brousse...

**M. Pierre Brousse.** Je le sais !

**M. Adolphe Chauvin.** Les transports de la ville de Pontoise sont supportés entièrement par celle-ci et tout avantage que nous donnons est entièrement payé par nous.

Il y a certaines confusions à ne pas faire. Vous parliez de l'achat d'autobus. La R. A. T. P. prélève sur son budget les sommes nécessaires pour le renouvellement de son matériel. Une provision est prévue à cet effet et on ne peut pas dire que l'Etat intervienne directement. Vous me rétorquerez qu'il le fait par la subvention destinée à couvrir le déficit. Mais aucun texte n'autorise l'Etat à subventionner la R. A. T. P. pour l'acquisition de son matériel.

En ce qui concerne les gros investissements, vous n'ignorez pas qu'intervient non seulement l'Etat, mais aussi le district pour une part fort importante, j'allais dire de plus en plus importante. Or l'argent du district sort de la poche des contribuables de la région parisienne.

Ce que je me permettrai de demander au Gouvernement après vous, monsieur Brousse, c'est qu'il s'attaque à ce problème de façon très sérieuse pour que ce déficit, sinon disparaisse d'un seul coup — cela n'est pas possible — mais soit tout au moins résorbé progressivement.

Il existe sans doute des mesures autres que la seule taxe payée par les employeurs. Quand nous l'avons instituée initialement pour la région parisienne, nous avons pensé résorber une partie du déficit. Ne nous y trompons pas, cette mesure nous a apporté un ballon d'oxygène qui, pendant un an, fut salutaire, mais maintenant il est devenu sans effet.

Ce problème doit être étudié et résolu et si le Gouvernement voulait nous donner l'assurance qu'il l'étudiera, monsieur Brousse, je vous demanderais de retirer votre amendement afin de ne pas m'obliger à voter contre.

**Mme Brigitte Gros.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme Gros pour explication de vote.

**Mme Brigitte Gros.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'amendement déposé par M. Brousse que, bien entendu, je ne voterai pas, pose un problème de fond qui n'a pas encore été évoqué au cours de ce débat.

Vous êtes sénateur de province, mais vous venez souvent à Paris. Vous ne vous rendez probablement pas compte de ce que représente une agglomération de neuf millions d'habitants qui en comptera peut-être, dans quelques années, quatorze.

Il est évident qu'une telle agglomération nous oblige à dépenser des sommes considérables pour les transports en commun. Songez que le déficit de la R. A. T. P. atteint 80 milliards de francs.

Il aurait fallu aménager différemment la région parisienne en ne concentrant pas, comme on l'a fait jusqu'à présent, au cœur de la capitale et à la Défense les emplois tertiaires — vous savez que maintenant deux emplois sur trois sont tertiaires — et en créant des emplois là où on construit des logements. Car le fond du problème est là. Au cours du V<sup>e</sup> Plan, les deux-tiers des emplois tertiaires ont été créés à Paris et à la Défense. Cela veut dire qu'un tiers des emplois tertiaires a été créé en banlieue. Et où construit-on les logements sociaux ? En banlieue, à la périphérie, là où il y a des terrains libres et peu coûteux.

Les travailleurs sont obligés de faire cinquante à soixante kilomètres par jour, soit quatre heures de transport quotidienne, monsieur Brousse, et ils reçoivent 23 francs par mois d'indemnité de transport qu'ils aient un petit salaire ou un salaire élevé.

C'est cela l'injustice sociale. Je ne suis pas d'accord avec M. Chauvin et si l'on veut établir un équilibre, il faut surtout que les salariés modestes reçoivent la compensation qu'ils n'ont pas actuellement.

Il est tout à fait injuste que la secrétaire qui habite Aubergenville et qui dépense 14.000 francs par mois pour ses frais de transport, ne touche que 23 francs par mois et que le président-directeur général qui a une voiture de fonction et un chauffeur à sa disposition perçoive la même somme. Le problème est là. Il faut arriver à une certaine justice sociale pour ceux qui travaillent à Paris, mais qui habitent à la périphérie. Cette justice sociale n'existe pas. Il faut revoir aussi bien le problème de l'aménagement du territoire que celui de l'indemnité de transport qui n'a pas été posé en termes de justice sociale.

**M. Abel Sempé.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Sempé pour explication de vote.

**M. Abel Sempé.** Monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais présenter quelques observations. Je suis Parisien très souvent, mais je suis aussi Gascon. A ce titre, je défendrai l'esprit de l'amendement de M. Brousse.

Ce qui m'inquiète dans le raisonnement tenu par Mme Brigitte Gros, c'est qu'elle envisage, avec presque de l'enthousiasme, le fait que cette région parisienne, qui compte actuellement huit millions d'habitants, en comptera quatorze millions dans quelques années. Je ne pense pas que ces six millions d'habitants supplémentaires seront heureux de vivre à Paris. A ce moment-là, les subventions accordées à la R. A. T. P., bien que beaucoup plus élevées, ne permettront pas pour autant d'offrir des conditions de vie normale à ceux qui viendront travailler dans le centre de Paris. Je ne veux pas approfondir ce problème, mais je voudrais simplement, en tant que provincial, vous dire que nous souhaitons, sur le plan humain, comme transportés, et sur le plan économique, comme transporteurs, une véritable recherche de la péréquation des charges de transport.

Dans un département comme le Gers, où la densité de population est celle de la Suède — je connais bien les problèmes de transport dans ce pays — 12.000 élèves sont transportés chaque jour. Ce transport, je vous l'assure, nous coûte beaucoup plus cher que celui de 12.000 élèves dans Paris. Il nous revient, par an, et par élève, à 70.000 anciens francs. Or, le pourcentage de subventions que nous recevons est égal à celui

que vous recevez à Paris. Mais la somme que doivent verser les familles est beaucoup plus élevée. Donc, sur ce plan, nous sommes victimes d'une habitude de péréquation que nous subissons avec plaisir, parce que nous aimons beaucoup les Parisiens. (*Sourires.*)

Par ailleurs, nous n'avons pas abordé le problème de l'énergie. Nous savons déjà qu'en Angleterre ce soir, on distribue des carnets de carburant à seize millions d'habitants. Nous savons également que M. Abdessalam et ses amis ne parviendront pas à nous dégager des soucis qui concernent nos approvisionnements en énergie et le coût de celle-ci. Nous savons également que le prix du fuel ou du gas-oil va être majoré de plus de 10 p. 100 très rapidement. Ce que produit notre région — vin, alcool, fruits, légumes — doit être transporté dans des pays très éloignés, surtout vers l'Allemagne. Or, en Allemagne, il arrive déjà que des camions, faute de carburant ne peuvent pas rentrer. Le problème devient grave. Nous savons aussi que le coût du transport des produits du Sud-Est de la France est relativement élevé, car cette région est éloignée des centres de consommation.

Telles sont les raisons pour lesquelles je suis heureux que M. Brousse ait déposé cet amendement.

**M. Pierre Brousse.** Je demande la parole.

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

**M. Pierre Brousse.** Monsieur le président, après la réponse de M. le secrétaire d'Etat et les interventions de nos collègues, je voudrais bien affirmer une nouvelle fois qu'il ne s'agit pas d'opposer Paris à la province. Je crois d'ailleurs que le mini-débat qui a suivi le dépôt de mon habituel amendement a eu au moins le mérite de mettre en évidence la complexité de l'affaire, car dans les excellents propos de M. le président Chauvin, est apparue la nécessité d'une cohérence à l'intérieur de la région parisienne tout comme cette cohérence nous apparaît nécessaire au plan de la Nation.

Quant à Mme Gros, elle a soulevé le très grand problème de la région parisienne, monstre à tous les égards, mais tous les arguments se retournent, ma chère collègue. Effectivement, le problème du transport des travailleurs dans la région parisienne est épouvantable et nous comprenons, nous les maires de province, quel peut être le drame d'un travailleur qui passe trois heures dans les transports.

**Mme Brigitte Gros.** Quatre heures.

**M. Pierre Brousse.** Nous le savons.

Mais, en sens inverse, nous savons également le privilège exorbitant de la région parisienne qui détruit tout l'équilibre de l'aménagement du territoire : c'est pour les industriels de la région parisienne, l'existence d'un immense marché de main-d'œuvre tant au point de vue qualitatif, qu'au point de vue quantitatif. Ainsi chaque fois que le Gouvernement, ou la D. A. T. A. R. — MM. les secrétaires d'Etat qui sont là le savent — veut essayer de transférer en province un organisme d'Etat, ils se heurtent au même problème : la ville de province ne peut offrir les mêmes avantages de qualification ou d'emploi aux conjoints que la région parisienne.

Tout ceci est un immense ensemble et je ne veux pas parler trop longuement étant donné l'heure tardive, monsieur le secrétaire d'Etat. Il n'y a pas d'opposition entre Paris et la province. Les efforts qui sont consentis dans le budget ne sont pas en cause. Je suis donc tout prêt à retirer mon amendement et je vous accorde, comme Mlle Rapuzzi l'a dit excellemment, qu'il n'y a pas de solution dans l'immédiat. Le Sénat travaille trop et trop vite pendant les sessions budgétaires, peu pendant la session de printemps et rarement au début de celle-ci, ce que je déplore. Mais, pendant l'intersession, vous avez des commissions parlementaires qui se réunissent et peut-être, au lieu de se concerter avec tant de gens et tant d'associations, pourrait-on se concerter d'abord avec le Parlement, c'est-à-dire avec les élus du peuple.

Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, que les deux tiers des membres de cette assemblée sont des maires de petites ou de grandes communes qui, comme vous, ont la responsabilité de gérer des fonds publics. Ils ont couramment des problèmes à résoudre et ils sont tout disposés à travailler un certain nombre d'heures dans les commissions compétentes, finances ou affaires économiques, pour aller au fond de ces questions en n'en éludant aucune, pas plus, cher monsieur Chauvin, celle de la cohérence — vous avez mille fois raison de la soulever — que, chère madame Gros, celle de la cohésion de la région parisienne, comme d'ailleurs celle des autres ensembles métropolitains.

Car, après tout, vous parlez du monstre que devient Paris — peut-être serait-il temps, d'ailleurs, d'en arrêter la croissance et de réfléchir à ce problème des villes nouvelles, ce qui est une autre histoire — mais Lyon est en train de devenir également un mini-monstre en dépassant le million d'habitants et le problème des liaisons entre le nord et le sud de l'agglomération lyonnaise se pose déjà.

Il est vrai — notre collègue M. Sempé l'a dit — que d'autres problèmes de transport se posent dans toutes les régions de France.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, cédant à la fois à la sympathie que je vous porte — vous le savez — et à la demande de mes collègues, je retire bien volontiers mon amendement. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

Toutefois, j'aimerais beaucoup que vous nous promettiez de venir, avec vos collaborateurs, devant les commissions du Sénat, à une époque où nous aurons plus de temps, c'est-à-dire pendant l'intersession parlementaire, afin de parler au fond de ce problème, car je ne crois pas qu'à n'en pas parler, comme le disait M. Chauvin tout à l'heure, on le règlera, autrement qu'en majorant chaque année la subvention.

Chaque année, devant la demande des élus de la province, vous êtes contraint de nous dire : « Retirez votre amendement, car vous voyez bien que ce n'est pas raisonnable ».

Ce ne l'est peut-être pas, mais pourrait venir un jour, monsieur le secrétaire d'Etat, où nous serions obligés de dire : « mais qui donc n'est pas raisonnable ? » (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** Bien que l'amendement soit retiré, je vous donne bien volontiers la parole, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat.** Je vous en remercie, monsieur le président.

Bien entendu, c'est très volontiers, monsieur Brousse — vous savez que je ne parle pas à la légère — que je viendrai avec mes collaborateurs devant la commission que le Sénat voudra bien désigner pour discuter de ces problèmes. Je me ferai précéder, comme je l'ai souvent fait depuis quatre ans — Mlle Rapuzzi le sait — de documents que vous pourrez étudier à loisir.

Je suis sûr que de là jaillira une lumière plus vive sur nos affaires. (*Applaudissements.*)

**M. Pierre Brousse.** Je vous en remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** L'amendement n° 111 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

## ETAT C

### II. — TRANSPORTS TERRESTRES

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 12.450.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 4.460.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 475.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 80.273.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les transports terrestres.

— 4 —

## TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI DECLARES 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, portant modification de l'ordonnance n° 59-126 du 7 janvier 1959 modifiée tendant à favoriser l'association ou l'intéressement des travailleurs à l'entreprise, de l'ordonnance n° 67-693 du 17 août 1967 modifiée relative à la participation des salariés aux fruits de l'expansion des entreprises et de l'ordonnance n° 67-694 du 17 août 1967 relative aux plans d'épargne d'entreprise.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 49, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à la souscription ou à l'acquisition d'actions de sociétés par leurs salariés.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 50, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

## TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article L. 751-8 du code du travail sur la rémunération des voyageurs, représentants et placiers en cas de cessation de service.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 51, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 6 —

## DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de MM. Fernand Lefort, Jacques Duclos, Hector Viron, Louis Namy et des membres du groupe communiste et apparenté une proposition de loi organique tendant à modifier l'article L. O. 274 du code électoral relatif à l'élection des sénateurs dans les départements de la métropole.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 52, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Fernand Lefort, Jacques Duclos, Louis Talamoni, Mme Marie-Thérèse Goutmann, M. Hector Viron et des membres du groupe communiste et apparenté une proposition de loi tendant à modifier le tableau annexé à l'article L. O. 276 du code électoral relatif à la répartition des sièges de sénateurs entre les séries.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 53, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Fernand Lefort, Jacques Duclos, Louis Talamoni, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Hector Viron, Louis Namy et des membres du groupe communiste et apparenté une proposition de loi tendant à modifier le tableau annexé à l'article L. 279 du code électoral fixant le nombre de sénateurs représentant les départements.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 54, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 7 —

## DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. André Fosset, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur la proposition de loi tendant à préciser que l'article 7 du décret n° 72-561 du 3 juillet 1972 s'applique à tous les baux commerciaux à renouveler avant le 1<sup>er</sup> janvier 1975.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 55 et distribué.

— 8 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au vendredi 30 novembre 1973, à neuf heures trente :

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 :

— **Affaires étrangères :**

I. — Affaires étrangères.

II. — Coopération :

MM. Gustave Héon et Robert Schmitt, rapporteurs spéciaux (rapport n° 39, tome III, annexes n°s 2 et 3) ;

MM. Maurice Carrier, Francis Palmero et Louis Martin, rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (avis n° 42, tomes I, II et III) ;

MM. Henri Caillavet et Jacques Habert, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 40, tomes IV et V).

Article 43 A :

— **Dépenses militaires :**

1° Rapporteurs spéciaux :

Exposé d'ensemble. — Dépenses en capital : M. René Monory (rapport n° 39, tome III, annexe n° 38).

Dépenses ordinaires : M. Modeste Legouez, en remplacement de M. Roland Boscary-Monsservin (rapport n° 39, tome III, annexe n° 39).

Budget annexe du service des essences : M. Georges Lombard, en remplacement de M. Antoine Courrière (rapport n° 39, tome III, annexe n° 40).

Budget annexe du service des poudres : M. Georges Lombard (rapport n° 39, tome III, annexe n° 41).

2° Rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées :

Section commune, section Gendarmerie : M. Henri Parisot (avis n° 42, tome IV).

Section Forces terrestres : M. Pierre de Chevigny (avis n° 42, tome V).

Section Air : M. Pierre-Christian Taittinger (avis n° 42, tome VI).

Section Marine : M. Raymond Boin (avis n° 42, tome VII).

Articles 20, 21 et 45 *ter*.

Personne ne demande la parole ?..

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 30 novembre 1973, à zéro heure vingt minutes.)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
RAOUL JOURON.

## Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 23 novembre 1973.

## LOI DE FINANCES POUR 1974

## Article 2 d.

Page 1959, 2<sup>e</sup> colonne, 7<sup>e</sup> ligne :

Au lieu de : « droits sociaux réalisés... »,

Lire : « droits sociaux réalisées... ».

## QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 29 NOVEMBRE 1973

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

## Signalisation des passages à niveau.

1425. — 29 novembre 1973. — **M. Martial Brousse** signale à **M. le ministre des transports** le risque d'accident pouvant être mortel que constitue dans certains cas l'absence de signalisation de certains passages à niveau de la part de la S. N. C. F. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soit remédié à cette dangereuse lacune.

## Statut de l'aviation civile.

1426. — 29 novembre 1973. — **M. André Aubry** expose à **M. le ministre des transports** que, de divers côtés, des voix s'élèvent, et pas toujours irresponsables, pour tenter d'obtenir un changement des structures des services de la navigation aérienne, soustraire ses personnels au statut de la fonction publique, accélérer le démantèlement de ce service public, en faire un établissement à caractère industriel ; que des décisions seraient même sur le point d'être prises dans le secret des cabinets ministériels, ces menaces ne faisant qu'accroître le grand malaise qui règne parmi les personnels. En conséquence, il lui demande de vouloir bien démentir ces rumeurs et prendre l'engagement de n'attenter ni au caractère de service public de la navigation aérienne, ni à son caractère de service public civil, de ne pas porter atteinte aux droits statutaires des fonctionnaires de l'aviation civile.

## QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 29 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. »

## Inspecteurs principaux : avancement.

13654. — 29 novembre 1973. — **M. Jean Lhospiéd** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** : 1<sup>o</sup> pour quelles raisons les conclusions de la sous-commission Le Carpentier qui prévoient le passage des inspecteurs principaux adjoints au grade d'inspecteur

principal au bout de quatre ans ne sont pas appliquées ; 2<sup>o</sup> pour quelles raisons les conditions normales d'avancement des inspecteurs principaux ne sont plus respectées : il n'y a pas eu de tableau d'avancement pour le grade de directeur départemental adjoint depuis 1971.

## Cadres supérieurs : recrutement.

13655. — 29 novembre 1973. — **M. Jean Lhospiéd** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que son administration semble procéder au recrutement de certains de ses cadres supérieurs par voie d'annonces dans les journaux (*Le Monde* du 17 octobre 1973). Il lui demande si cette pratique n'est pas une violation des règles instituées par le statut de la fonction publique.

## Inspecteurs principaux de la jeunesse et des sports : statut.

13656. — 29 novembre 1973. — **M. Hubert d'Andigné** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs)**, l'engagement qu'il a pris à l'Assemblée nationale, au cours du débat budgétaire en date du 29 octobre 1973, de mettre tout en œuvre pour que le statut des inspecteurs et inspecteurs principaux de la jeunesse et des sports puisse être publié dans les mois qui viennent. Il lui demande à quelle date exacte sera promulgué ce statut qui, selon ses déclarations à l'Assemblée nationale, a fait l'objet d'un accord avec tous les intéressés, et si les intéressés pourront en bénéficier même par une mesure rétroactive dès le 1<sup>er</sup> janvier 1974.

## Carte Vermeil : obtention et utilisation.

13657. — 29 novembre 1973. — **M. Charles Zwickert** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les conditions actuelles d'obtention et d'utilisation de la carte Vermeil en faveur des retraités : 1<sup>o</sup> il lui demande s'il ne serait pas d'élémentaire justice sociale de dispenser les retraités du paiement annuel de 20 F pour l'obtention de cette carte Vermeil, ou, au moins, de réduire sensiblement le coût d'obtention de cette carte ; 2<sup>o</sup> ne conviendrait-il pas de mettre fin aux restrictions instaurées dans l'utilisation de cette carte Vermeil (fêtes et périodes de pointe des vacances scolaires). En effet, bon nombre de retraités utilisent cette carte, de préférence en dehors des périodes d'affluence. Seuls ceux qui ont besoin de déplacement impérieux (tel celui d'accompagner leurs petits enfants dans leurs déplacements de vacances) utilisent alors cette carte Vermeil. Il lui demande s'il n'envisage pas de mettre fin à cette disposition qui constitue un handicap certain pour les familles les plus modestes.

## Chômeurs : titres de réduction de 30 p. 100 sur les transports.

13658. — 29 novembre 1973. — **M. André Aubry** signale à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en réponse à sa question écrite n<sup>o</sup> 12961 concernant la possibilité pour les chômeurs de soixante ans et plus, visés par l'accord du 27 mars 1972, de bénéficier du titre de réduction de 30 p. 100 sur les transports pour les congés annuels (*Journal officiel* du 6 septembre 1973, Débats parlementaires, Sénat), **M. le ministre des transports** lui avait répondu que cette question était à l'étude entre les deux administrations du ministère des finances et du ministère du travail. Il lui demande où en est cette étude et si une décision ministérielle sera bientôt prise pour que ces personnes bénéficient du titre de réduction de 30 p. 100 sur les transports pour les congés annuels dès 1974.

## Société commerciale : personnel de direction.

13659. — 29 novembre 1973. — **M. Auguste Pinton** expose à **M. le ministre de la justice** la situation d'une personne qui, dans une société à responsabilité limitée, a été successivement, à partir de mai 1936 et jusqu'en août 1973 : chef de service, gérant non associé, gérant associé minoritaire, et lors de la transformation de la S.A.R.L. en S.A., administrateur et président directeur général de ladite société. Il ajoute que cette personne s'est vu retirer son mandat de président directeur général par le conseil

d'administration, et a donné en conséquence sa démission d'administrateur. Il lui demande, cette personne n'exerçant plus aucune activité sous quelque forme que ce soit dans la société dont elle assurait la présidence : 1° si l'intéressé, au jour de sa révocation de président directeur général, peut bénéficier du contrat de travail à durée indéterminée intervenu en mai 1936, date de son entrée dans la société précitée comme salarié en qualité de chef de service malgré ses nominations successives de gérant non associé, gérant associé minoritaire et président directeur général ; 2° et, dans l'affirmative, si l'intéressé peut faire état de ce contrat de travail à durée indéterminée, pour demander, après une période de travail ininterrompue de trente-huit ans dans la même société, les indemnités correspondantes à un licenciement indépendant de sa volonté.

#### Vacances judiciaires.

13660. — 29 novembre 1973. — M. Francis Palmero signale à M. le ministre de la justice les inquiétudes exprimées à propos d'une éventuelle suppression des vacances judiciaires et lui demande de vouloir bien indiquer ses intentions à ce sujet.

#### Emprunts russes : règlement.

13661. — 29 novembre 1973. — M. Francis Palmero expose à M. le Premier ministre qu'un avis du ministère des affaires étrangères publié au *Journal officiel* du 23 mai 1925, page 4824, précise « qu'aux termes de la correspondance échangée le 28 octobre 1924 par le Gouvernement de la République française avec le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, concernant la reconnaissance de ce gouvernement : « les traités, conventions et arrangements ayant existé entre la France, les citoyens français et la Russie ne devront pas avoir d'effet jusqu'à l'heureuse issue des négociations d'ordre économique prévues dans ladite correspondance ». Se substituant ainsi aux droits légitimes des porteurs de titres d'emprunts russes « jusqu'à l'heureuse issue » des négociations d'ordre économique prévues, le Gouvernement français a pris implicitement l'engagement de les mener à bonne fin pour obtenir leur légitime indemnisation et qu'en conséquence, les porteurs de titres d'emprunts russes ne peuvent se satisfaire des affirmations répétées que le gouvernement soviétique ne répond pas à nos demandes pour la reprise des négociations, mais que le Gouvernement français saisira les occasions favorables pour demander la réouverture des négociations. Il lui demande : 1° si le Gouvernement, après consultation et entente avec les associations représentatives des porteurs de titres d'emprunts russes, est décidé à présenter au Gouvernement soviétique une demande positive pour le règlement de ses emprunts, dont la répudiation est un obstacle absolu à son admission éventuelle au fonds monétaire international ; 2° à défaut de cette demande, faite avec l'insistance qui convient, si les porteurs de titres d'emprunts russes ne sont pas fondés à réclamer au Gouvernement français le remboursement de leurs titres dont il a pris la responsabilité de les mener à bonne fin par l'avis du 23 mai 1925.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### PREMIER MINISTRE

##### Indemnisation des victimes des événements d'Algérie.

12388. — M. Henri Caillavet rappelle à M. le Premier ministre qu'au cours de la discussion du budget à l'Assemblée nationale, le ministre des anciens combattants a déclaré qu'il reconnaissait le caractère de guerre aux événements militaires qui se sont déroulés en Afrique du Nord de 1955 à 1962. Il semble qu'en prenant acte de la déclaration du ministre des anciens combattants qui considère que les actions entreprises ont une autre nature que celle de simple opération du maintien de l'ordre, il faille désormais considérer l'indemnisation des rapatriés comme une indemnisation couverte par la législation des dommages de guerre. En effet, au cours des événements d'Algérie, deux millions et demi environ de Français ont été mobilisés, 28.000 sont décédés et 70.000 ont été blessés, sans même parler de ceux qui ont disparu. Le caractère d'événement de guerre étant maintenant officiellement admis, il lui

demande s'il ne lui apparaît pas équitable de ne plus refuser aux victimes des événements d'Algérie une indemnisation conforme à celle prévue par les dommages dits de guerre. (*Question du 4 janvier 1973.*)

*Réponse.* — Conformément aux engagements qu'il a pris, le Gouvernement a constitué un groupe de travail comprenant les organisations intéressées pour étudier les conditions dans lesquelles le titre de combattant et les avantages attachés à la carte du combattant pourraient être reconnus aux militaires ayant participé aux opérations de maintien de l'ordre dans ces territoires. Ce projet a été déposé sur le bureau du Parlement au cours de la présente session. Toutefois, ainsi que l'indique l'exposé des motifs du projet de loi, ce texte ne peut avoir pour effet, *a posteriori* de changer la nature de ces opérations et ce n'est que par une assimilation artificielle que l'on pourrait tirer argument de ce projet pour modifier l'économie générale de la loi du 15 juillet 1970. Comme le sait l'honorable parlementaire, cette loi institue une contribution nationale à l'indemnisation des Français spoliés de leurs biens outre-mer mais, s'il appartient à l'Etat français de tout faire pour faciliter la réinsertion de nos compatriotes d'outre-mer dans la communauté nationale, il ne lui revient pas de se substituer aux états spoliés pour les obligations qui restent les leurs. Par contre, le nécessaire a été fait pour une application compréhensive et rapide de la loi. C'est en ce sens qu'une procédure d'avance a été mise en place qui, dès à présent, a permis de venir en aide à plus de 50.000 personnes parmi les plus âgées et les plus démunies. En outre, le projet de loi de finances soumis actuellement à l'examen des assemblées prévoit une majoration de l'enveloppe globale affectée à l'indemnisation. Enfin d'autres mesures ont été prises au cours des derniers mois pour développer l'action du Gouvernement à l'égard des rapatriés. En effet on ne saurait oublier qu'un nombre appréciable de nos compatriotes ne détenaient pas de biens outre-mer et que, par là même l'effort des pouvoirs publics devait dépasser le cadre de la seule indemnisation. Il en est ainsi des questions de retraite, des mesures concernant le crédit et des aides aux réinstallations de toute sorte, comme des problèmes particuliers posés par les musulmans français, membres des forces supplétives.

#### AFFAIRES ETRANGERES

##### Journaliste n'ayant pu accompagner le Président de la République en Chine.

13386. — M. Roger Poudonson demande à M. le ministre des affaires étrangères quelles ont été les initiatives prises par le Gouvernement à la suite du refus d'un gouvernement étranger d'accepter la présence du correspondant du quotidien français « l'Humanité » parmi les journalistes accompagnant le Président de la République en Chine. (*Question du 22 septembre 1973.*)

*Réponse.* — Le ministère des affaires étrangères, s'il a regretté la décision prise à l'égard de M. Jean-Emile Vidal, correspondant de l'Humanité, ne pouvait pour autant intervenir à ce sujet auprès des autorités chinoises, celles-ci étant seules juges de l'opportunité d'accorder ou de refuser un visa.

#### ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

##### Retraite des anciens combattants (délivrance des carnets de quittance).

13287. — M. Marcel Souquet expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que les carnets de quittances des anciens combattants, renouvelables en février 1973 et permettant de percevoir les retraites à l'échéance du 27 juillet 1973, n'ont pas été adressés aux intéressés, qui sont ainsi dans l'impossibilité de percevoir en son temps la retraite du combattant. Considérant, d'après les renseignements obtenus, que ce retard est dû au manque de personnel des offices chargés de l'établissement des carnets, il lui demande s'il envisage, d'une part, un recrutement possible du personnel des offices, d'autre part, quelles sont exactement les raisons du retard apporté pour la délivrance du carnet de quittances permettant aux anciens combattants de recevoir leur retraite aux dates prévues. (*Question du 14 août 1973.*)

*Réponse.* — L'établissement et la délivrance des carnets de quittances, permettant de percevoir la retraite du combattant, incombent, non aux services départementaux de l'office national des anciens combattants et victimes de guerre mais aux directions interdépartementales du ministère des anciens combattants et victimes de

guerre. Il est exact que certaines de ces directions, du fait du nombre exceptionnellement important de carnets de quittances venus à échéance en 1973, on dû faire face, pour en assurer le renouvellement, à de sensibles difficultés matérielles. Celles-ci ont toutefois été surmontées dès la deuxième quinzaine de juillet, de telle sorte que les ressortissants concernés doivent désormais, dans leur ensemble, avoir reçu satisfaction. Ces difficultés ne se sont toutefois pas présentées dans plusieurs régions, dont celle de Paris, où le paiement de la retraite du combattant est assuré, non par le moyen de carnets de quittances, mais sur le vu d'un brevet adressé au centre payeur et honoré automatiquement par les centres régionaux de paiement des pensions. Il s'agit, en l'espèce, d'une expérience, qui, le cas échéant, pourrait être étendue à l'ensemble du territoire, en fonction de ses résultats.

**ECONOMIE ET FINANCES**

*Consommation personnelle des viticulteurs coopérateurs (récupération de la T. V. A.).*

**13367. — M. Henri Caillavet expose à M. le ministre de l'économie et des finances** que les viticulteurs ayant planté de la vigne en application de l'article 36 a du décret n° 53-977 du 30 septembre 1953 (plantations effectuées dans la limite de 25 ares afin d'assurer la consommation personnelle des exploitants) ainsi que les exploitants bénéficiaires de l'indemnité viagère de départ n'ont pas le droit de vendre le vin de leur récolte, quelle que soit l'importance de cette dernière. Les viticulteurs en cause, adhérents de caves coopératives, sont soumis à la même obligation et aucune quantité de vin provenant de leur récolte ne saurait être soumise à la vente. Cette mesure concerne également la part de cave retenue éventuellement aux intéressés. Le vin récolté et la ristourne éventuellement versée à ces viticulteurs par les coopératives vinicoles ne devraient pas être soumis à la taxe sur la valeur ajoutée, dès lors que les viticulteurs ne sont pas assujettis à ladite taxe, puisque les conditions mises à l'exonération de taxe semblent satisfaites, s'agissant de rétrocessions faites en vue des besoins de la consommation familiale. Il lui demande de bien vouloir confirmer cette position et d'indiquer la procédure à suivre pour la récupération de la taxe sur la valeur ajoutée éventuellement perçue sur les rétrocessions faites par les coopératives à leurs adhérents. (*Question du 15 septembre 1973.*)

*Réponse.* — Conformément à l'article 257 (3°) du code général des impôts, les rétrocessions faites par les coopératives agricoles à leurs sociétaires non assujettis sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée, dès lors qu'elles portent sur des produits destinés à la consommation familiale. Cette exonération est applicable aux rétrocessions de vins consenties par les coopératives vinicoles. Si des coopératives ont éprouvé quelques difficultés pour obtenir le bénéfice de ce régime, l'honorable parlementaire est prié de fournir toutes les indications utiles afin que l'administration puisse être mise en mesure de faire procéder à une enquête.

*Dissolution de société (fiscalité).*

**13432. — M. Louis Courroy expose à M. le ministre de l'économie et des finances** le cas d'une société civile immobilière dont le seul actif est un acquêt social représenté par un immeuble réputé terrain à bâtir. Il lui demande si, à l'occasion de la dissolution-liquidation de ladite société, l'attribution en nature dudit immeuble aux associés ne donnera lieu qu'à la perception des droits habituels de partage ou si celle-ci sera considérée comme génératrice de la plus-value de l'article 150 ter du code général des impôts. (*Question du 9 octobre 1973.*)

*Réponse.* — En mettant fin à l'être moral, la dissolution d'une société de personnes a pour effet de transformer l'actif social en indivision et, par suite, de transférer la propriété des biens sociaux de la tête de la société sur celle de chaque associé. Il s'opère ainsi une cession à titre onéreux qui tombe sous le coup de l'article 150 ter du code général des impôts et la plus-value est taxable au nom de chaque associé au prorata de ses droits. Cette plus-value doit être déterminée en retranchant de la valeur réelle du bien au jour de la dissolution le prix effectivement acquitté par la société pour en devenir propriétaire. Ce prix de revient peut, bien entendu, être affecté des divers correctifs prévus au paragraphe II-1 b de l'article 150 ter déjà cité.

*Publications des œuvres à caractère philanthropique : T. V. A.*

**13515. — M. Henri Desseigne rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 261-8 (2°) du code général des impôts exonère de taxes sur le chiffre d'affaires les produits des abon-

nements et ventes des annuaires édités par des œuvres à caractère philanthropique, ainsi que les travaux de composition et d'impression de ces publications. Il lui expose qu'une œuvre philanthropique a remis à l'entreprise imprimant son annuaire une attestation visée par le service local des impôts (cachet et signature de l'inspecteur) et ainsi libellée : « nous certifions que notre association est exonérée en vertu des dispositions de l'article 261-8 (2°) du code général des impôts, de taxes sur le chiffre d'affaires en ce qui concerne les travaux d'impression et les fournitures destinées à son annuaire ». Il lui demande de lui confirmer : 1° que cette attestation constitue une pièce nécessaire et suffisante pour que l'imprimeur puisse facturer l'annuaire hors taxes ; 2° que l'association susvisée n'avait aucune autre démarche à faire pour bénéficier de l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée. (*Question du 30 octobre 1973.*)

*Réponse.* — Compte tenu du caractère conditionnel de l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée prévue par l'article 261-8 (2°) du code général des impôts, il est confirmé à l'honorable parlementaire : 1° que l'attestation établie par l'œuvre philanthropique et visée par le service local des impôts dont elle dépend constitue la pièce nécessaire et suffisante permettant à l'imprimeur de justifier du droit au bénéfice de l'exonération pour les fournitures et les travaux d'impression de l'annuaire ; 2° qu'aucune autre démarche ne s'impose pour l'octroi de cette exonération étant donné que l'apposition du visa implique, en principe, de la part du service local des impôts compétent, un examen préalable de la situation de l'association requérante et de la nature de la publication. Quoi qu'il en soit, l'administration ne pourrait se prononcer sur le cas particulier ayant motivé la question posée que si, par l'indication du nom et de l'adresse de l'association intéressée, elle était mise en mesure de faire procéder à une enquête.

*Anciens inspecteurs adjoints des postes et télécommunications : pensions de retraite.*

**13516. — M. Maurice Blin expose à M. le ministre de l'économie et des finances** la situation des anciens inspecteurs adjoints des postes et télécommunications (cadre A) retraités depuis une vingtaine d'années en qualité de contrôleurs principaux de classe exceptionnelle après avoir opté en 1948, dans l'attente d'une réforme promise mais trop longtemps ajournée, pour ce dernier emploi, institué à titre provisoire dans le cadre B, afin de les faire bénéficier d'une pension de retraite à l'époque plus élevée. Cet avantage a ensuite disparu par suite de l'intervention tardive des mesures de reclassement attendues en vain pendant si longtemps. Il lui demande s'il est exact que l'administration des finances a cru devoir refuser son accord aux propositions qui lui étaient faites par l'administration des postes et télécommunications en vue de reviser lesdites pensions de retraite sur la base du grade d'inspecteur. Dans l'affirmative, le ministre des finances aurait sans doute invoqué à l'appui de sa décision l'article L. 15 du code des pensions civiles et militaires de retraites, mais n'y a-t-il pas lieu de considérer que cette simple apparence de conformité aux règles du droit devrait s'effacer pour tenir compte du fait que les dispositions prises dans l'intérêt des anciens inspecteurs adjoints sont en réalité devenues à l'heure actuelle, et sans que ces derniers y aient la moindre part de responsabilité, la cause de leur déclassement. Il lui demande en conséquence de reconsidérer l'ensemble du problème pour rétablir les intéressés dans l'intégralité de leurs droits. (*Question du 30 octobre 1973.*)

*Réponse.* — Les émoluments de base de la pension sont constitués par les derniers émoluments soumis à retenue afférents à l'indice correspondant à l'emploi, grade, classe et échelon effectivement détenus dans les conditions prévues à l'article L. 15 du code des pensions civiles et militaires de retraite. En cas de suppression ou de transformation de cet emploi, la mise en œuvre de la péréquation s'effectue par assimilation dudit emploi à un emploi, grade, classe ou échelon d'un nouveau corps qui s'est substitué à celui dans lequel les intéressés ont été admis à la retraite. Ainsi se trouve garantie aux retraités la révision de leurs pensions sur des bases objectives et précises, donnant l'assurance à l'administration que tous les retraités sont traités de la même manière quelle que soit la date de leur admission à la retraite, sans que la place qu'ils occupent dans la hiérarchie nouvelle, après assimilation, soit le résultat d'appréciations fondées sur des considérations autres que celles découlant d'un avancement automatique consécutif à une ancienneté effectivement acquise dans l'emploi, grade, classe et échelon occupés dans l'ancienne hiérarchie. La situation dans laquelle se trouvent les anciens inspecteurs adjoints des postes et télécommunications, issus du corps des contrôleurs et autorisés à renoncer à leur intégration pour être versés dans un corps provisoire de contrôleurs principaux, ceci afin de leur permettre de voir leur retraite calculée sur la base de l'indice 315 dans leur corps d'intégration, fait apparaître les conséquences fâcheuses de toute

dérogation tendant à faire échec au caractère automatique de la péréquation. La mesure suggérée par l'honorable parlementaire, qui consiste à replacer au gré des circonstances les intéressés dans la situation la plus favorable, porterait, une nouvelle fois, une atteinte grave aux principes ci-dessus énoncés et aboutirait à instaurer d'une manière permanente, en dehors de toutes dispositions légales ou réglementaires, une procédure génératrice d'abus et inconciliable avec les règles d'une saine gestion administrative.

## INTERIEUR

*Communes : garantie par l'Etat des investissements.*

**13427. — M. Eugène Romaine** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'en application de l'article 45 de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966, portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires et diverses dispositions d'ordre financier, les communes bénéficient d'une attribution de garantie égale au produit d'une certaine somme, identique pour toutes les communes, par le nombre d'habitants tel qu'il résulte du recensement général de 1968, ladite attribution pouvant, en cas d'accroissement de la population de la commune bénéficiaire, faire l'objet d'une actualisation. Mais pour certaines communes, dans lesquelles des investissements importants ont pu être réalisés pour ralentir le rythme de dépeuplement, le prochain recensement général risque de faire apparaître une diminution de la population, et d'amener ainsi une régression du montant de l'attribution de garantie. La perte de ressources communales pouvant en résulter peut, d'une part, précipiter le départ des habitants, en ne permettant pas la réalisation d'équipements collectifs indispensables à la vie moderne, et, d'autre part, amener à terme la disparition d'un grand nombre de communes rurales dans des départements peu favorisés par l'expansion économique. Aussi, il pourrait paraître opportun, afin de donner aux communes intéressées les moyens de faire face à leurs engagements financiers contractés antérieurement, d'étaler les conséquences financières de cette diminution de la population communale, en n'utilisant pas pour le calcul de l'attribution de garantie le nombre d'habitants résultant du prochain recensement général de la population. Les communes se trouvant d'une manière durable dans cette situation seraient alors, si l'attribution de garantie restait calculée en fonction de la population de 1968, en mesure de rembourser leurs emprunts, alors que dans le même temps il ne faudrait pas attendre une augmentation des ressources locales du produit des impôts locaux puisque serait constatée, du fait de l'exode communal, une perte de matière imposable. En conséquence, il lui demande de bien vouloir indiquer les mesures qui pourraient être prises dans ce domaine pour ne pas accélérer la disparition d'un grand nombre de communes rurales. (*Question du 9 octobre 1973.*)

*Réponse.* — En application de l'article 40 de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966, une fraction, décroissant de cinq points par an, du versement représentatif de la taxe sur les salaires est, depuis 1969, répartie entre les communes et les départements en fonction de l'attribution de garantie qui leur a été allouée pour l'année 1968. L'attribution de garantie de 1968 était elle-même égale au plus élevé des deux termes suivants : produit du chiffre de la population par une somme fixée à 53 F pour les communes et à 22,50 F pour les départements ; montant majoré de 8 p. 100, des recettes encaissées par la collectivité en 1967 sur les produits de la taxe locale sur le chiffre d'affaires, de ses pénalités, de la fraction de la taxe de circulation sur les viandes affectée aux budgets des collectivités locales et de la taxe sur les locaux loués en garni. Les bases ainsi définies restent valables pour le calcul annuel des attributions de garantie jusqu'à l'extinction de ces dernières. Toutefois, l'article 40 de la loi du 6 janvier 1966 a prévu, en son paragraphe 5, un mécanisme d'actualisation en cas d'accroissement de la population. Lorsqu'un tel accroissement est enregistré à la faveur d'un recensement général ou complémentaire, il convient de vérifier si le produit du nouveau nombre des habitants par 53 F pour les communes et 22,50 F pour les départements devient supérieur à l'attribution de garantie perçue pour l'année 1968. S'il en est ainsi, c'est sur la base de ce nouveau produit que sont calculées les attributions de garantie pour chacune des années suivantes. Mais cette possibilité de révision de l'assiette des attributions de garantie n'a été ouverte par la loi qu'en cas d'augmentation de la population, ce qui implique qu'il n'y a pas, en l'espèce, à tenir compte des régressions susceptibles d'être constatées d'un recensement à l'autre. Dans ces conditions, c'est donc sur la base de leurs droits antérieurs que continueront à être calculées les attributions de garantie des communes et des départements pour lesquels le prochain dénombrement général de la population fera apparaître une diminution du nombre des habitants.

*Alpes-Maritimes : bilan des dégâts des zones sinistrées.*

**13480. — M. Victor Robini** demande à **M. le ministre de l'intérieur**, après les très fortes pluies dont a gravement souffert le département des Alpes-Maritimes, de lui faire connaître le bilan des dégâts provoqués dans les zones sinistrées. Il lui demande également les mesures que comptent prendre les pouvoirs publics pour indemniser les victimes. (*Question du 18 octobre 1973.*)

*Réponse.* — L'incidence financière des dégâts provoqués par les fortes pluies qui se sont abattues récemment sur le département des Alpes-Maritimes, a retenu l'attention du ministre de l'intérieur. Il a mis aussitôt à la disposition du préfet du département une somme de 9.500 F prélevés sur le crédit de « secours d'extrême urgence aux victimes de calamités publiques » afin de venir en aide aux sinistrés de condition modeste et leur permettre de faire face à leurs besoins les plus immédiats. Un rapport chiffré des dégâts a été soumis au « comité interministériel de coordination de secours aux sinistrés », le 8 novembre dernier. Le comité a émis un avis favorable à l'attribution de secours pour un montant global de 731.000 F ; les crédits ont été mis à la disposition du préfet qui, sur l'avis du « comité départemental de secours » les répartira entre les sinistrés les plus défavorisés.

*Instituteur secrétaire de mairie rémunéré : licenciement.*

**13542. — M. Jean Sauvage** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si un instituteur public qui assure, sur la base de dix-huit heures par semaine, les fonctions de secrétaire de mairie, dans une commune rurale et qui est rémunéré à ce titre, peut prétendre à une indemnité de licenciement après que le conseil municipal ait décidé, par délibération, de se passer de ses services pour avoir un secrétaire de mairie commun avec deux autres communes voisines. Pour le cas où une indemnité de licenciement est due, sur quelles bases celle-ci doit-elle être calculée. (*Question du 6 novembre 1973.*)

*Réponse.* — L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 8 février 1971 portant création de l'emploi de secrétaire de mairie de commune de moins de 2.000 habitants a prévu que les communes ont la possibilité de se grouper pour justifier l'utilisation d'un secrétaire de mairie à temps complet. Il s'agit par conséquent pour l'instituteur secrétaire de mairie visé dans la question de la suppression de son emploi à temps non complet à la suite de la création d'un emploi à temps complet dont le temps de travail est réparti au titre d'un certain nombre de communes. Pour la suppression des emplois à temps non complet, la réglementation ne prévoit une indemnité de licenciement ou une compensation en rapport avec la situation perdue que dans deux cas bien déterminés : 1° Lorsqu'il y a fusion de communes et que les agents ne peuvent pas être reclassés (art. 10-III de la loi n° 71-588 du 16 juillet 1971 sur les fusions et regroupements de communes, ils ont droit à une indemnité de licenciement calculée conformément aux dispositions de l'article 585 du code de l'administration communale ; 2° Dans les communes de plus de 10.000 habitants (art. 620 du code), ils ont droit à une compensation qui peut être calculée par référence à l'indemnité de licenciement déterminée par l'article 585 précité. L'agent dont la situation est signalée n'entrant pas dans l'une de ces positions ne peut donc pas prétendre à une indemnité de licenciement.

## POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

*Situation du central téléphonique de Bellac.*

**13540. — M. Georges Lamousse** appelle l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur la carence des pouvoirs publics en ce qui concerne l'insuffisance chaque jour plus intolérable du central téléphonique de Bellac, eu égard aux besoins de la population desservie. Cette insuffisance, outre les graves dangers qu'elle fait courir aux usagers, en cas d'urgence (sinistres, accident, maladie), risque d'amener à brève échéance la fermeture partielle de deux usines, l'une située à Bellac, l'autre à Magnac-Laval et le licenciement d'une partie importante de leur personnel. Il lui demande, en face de cette éventualité, quelles mesures concrètes il compte prendre, non dans des mois ou des années, mais dans l'immédiat, pour remédier à une situation aussi déplorable et aussi indigne d'une nation qui se veut à la pointe du progrès. (*Question du 6 novembre 1973.*)

*Réponse.* — Le central téléphonique manuel qui dessert Bellac et son groupement est saturé et il est exact que les abonnés de cette ville et des localités environnantes notamment ceux de Magnac-Laval,

Le Dorat et Mézières-sur-Issoire rencontrent des difficultés pour écouler leur trafic, en particulier aux heures chargées. Cette situation doit prendre fin en septembre 1974, avec la mise en service dans les locaux qui abritent le central actuel, d'un autocommutateur moderne d'une capacité de 1.600 lignes grâce auquel les abonnés de Bellac et de 13 communes voisines (Berneuil, Saint-Julien-les-Combes, Balledent, Rancon, Blanzac, Saint-Ouen-sur-Gartempe, Saint-Sornin-la-Marche, La Croix-sur-Gartempe, Saint-Bonnet-de-Bellac, Peyrat-de-Bellac, Mortemart, Montrol-Senard, Blond) soit 40 p. 100 des abonnés du groupement bénéficieront de l'automatique. Dans une première phase la desserte des abonnés des autres localités du groupement continuera à être assurée par l'intermédiaire du commutateur actuel, qui, ainsi délesté, offrira aux abonnés qui lui resteront reliés un service de bonne qualité. Par la suite les installations téléphoniques de ces derniers seront progressivement automatisées. Dans l'immédiat, étant donné l'impossibilité de procéder, faute de place, à une extension des installations actuelles (les locaux abritant le meuble téléphonique manuel ont dû être réduits pour aménager la salle du futur central automatique), des mesures ont été décidées pour pallier les inconvénients résultant de la situation avant l'automatisation. Ces mesures visent essentiellement à améliorer la qualité du service par une augmentation provisoire des effectifs, des instructions ayant été par ailleurs données aux opératrices pour que soit assuré en priorité l'écoulement des communications touchant à la sécurité des personnes et des biens. Enfin, des solutions ont été proposées aux principales entreprises concernées, notamment à celle de Magnac-Laval en vue d'un raccordement d'une partie de ses lignes sur un central de Limoges.

*Bureau de poste de Clichy : agrandissement.*

**13530.** — **M. Guy Schmaus** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur l'annexe du bureau de poste du boulevard du Général-Leclerc, 92110 Clichy. Depuis 1963 l'attention des ministres successifs avait déjà été attirée par plusieurs parlementaires à ce sujet. Les deux dernières interventions datent de 1969 et 1971. Chaque fois, la nécessité de l'agrandissement des locaux a été reconnue mais aucune mesure n'a été prise. Or, l'extension du trafic postal est continue dans cette partie de la commune. Un ensemble d'immeubles de bureaux, siège de nombreuses sociétés, a été implanté; il occupe présentement 2.900 salariés et en comptera 5.000 prochainement. De plus, un immeuble H. L. M. comprenant 180 logements va être construit. L'exiguïté des

locaux, le manque de personnel sont tels que presque chaque jour des incidents sont à déplorer. La colère des usagers est d'autant plus grande que Clichy apparaît anormalement sous-équipée comparativement aux communes voisines. Il lui demande en conséquence quelles mesures d'urgence il entend prendre pour satisfaire l'exigence légitime de locaux et de personnel conformes à la mission de ce service public.

*Réponse.* — Ce bureau fonctionne sans interruption de 8 heures à 18 heures du lundi au vendredi et de 8 heures à 12 heures le samedi. Deux guichets sont ouverts en permanence et un troisième fonctionne de 9 heures à 12 heures et de 15 heures à 18 heures. Il est en outre doté d'une cabine téléphonique manuelle et de deux cabines automatiques. L'effectif en place apparaît suffisant eu égard au trafic écoulé par cet établissement et les relations entre le personnel et la clientèle, essentiellement locale, sont excellentes. Le transfert de ce guichet-annexe, installé dans des locaux vétustes et exigus, a dû être différé. La municipalité de Clichy a en effet essayé à plusieurs reprises de trouver un nouveau local mieux adapté aux besoins. Ces tentatives n'ont pas abouti. Mais des contacts sont maintenus en vue de trouver une solution satisfaisante à ces difficultés. En ce qui concerne le sous-équipement postal dont souffrirait la ville de Clichy, il convient de noter que les 53.400 habitants (1971) de cette localité sont desservis actuellement par deux bureaux : une recette de plein exercice située boulevard Jean-Jaurès disposant de quinze guichets; le bureau annexe du boulevard du Général-Leclerc disposant de quatre guichets. Pour compléter cet équipement, l'implantation d'un deuxième bureau-annexe est à l'étude pour desservir la zone Nord de la commune.

**TRANSPORTS**

**M. le ministre des transports** 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° 13511 posée le 30 octobre 1973 par **M. Roger Poudonson**.

**TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION**

**M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** fait connaître à **M. le Président du Sénat** qu'il a été répondu directement à la question écrite n° 13197 posée le 24 juillet 1973 par **M. André Aubry**.